



**UNIVERSITÉ PARIS 1 PANTHÉON-SORBONNE**

**ÉCOLE DOCTORALE D'HISTOIRE**

Laboratoire de rattachement : IHMC

**THÈSE**

pour l'obtention du titre de docteur en Histoire

présentée et soutenue publiquement

le 2 décembre 2023 par

**Olivier Aranda**

**La Marine de la République à Brest et dans l'Atlantique**

**1792-1799 :**

**direction politique, stratégie, opérations**

**Sous la direction de M. Pierre Serna**

Professeur (Paris 1 Panthéon-Sorbonne)

**Et de M. Pierrick Pourchasse**

Professeur émérite (Université de Bretagne Occidentale)

**Membres du Jury**

M. Olivier Chaline, Professeur, Sorbonne Université

M. Philippe Jarnoux, Professeur, Université de Bretagne Occidentale

Mme Caroline Le Mao, Maîtresse de conférences HDR, Université  
Bordeaux Montaigne

Mme Anne de Mathan, Professeure, Université Caen Normandie

M. Michael Rapport, Professeur, Université de Glasgow

## Remerciements

Comme il se doit pour une thèse croisant l'histoire navale et celle de la Révolution française, la réalisation de ce travail a été marquée tant par l'esprit d'équipage que par la camaraderie citoyenne, aux conséquences semblables, à savoir un environnement de travail favorable pour lequel de nombreux remerciements sont dus. Tout d'abord, ceux-ci vont à mes directeurs de thèse : Pierre Serna, pour son enthousiasme communicatif, son exigence intellectuelle, et sa considération pour tous les aspects de la période révolutionnaire ; Pierrick Pourchasse, pour sa bienveillance, son suivi continu et ses conseils opportuns.

Je remercie aussi chacun des membres de mon jury de thèse d'avoir accepté de prendre le temps de se pencher sur ce travail.

Les membres de mon comité de suivi ont été des acteurs majeurs de cette thèse et ont largement dépassé leurs fonctions. L'aide d'Hervé Drévillon a été fondamentale pour la conceptualisation de mes recherches. Paul Vo-Ha a été présent dès les premiers instants de la thèse, et m'a guidé à chacune de ses étapes. Enfin, je dois beaucoup à Virginie Martin, depuis le master, et j'espère que ses travaux remarquables continueront par la suite à irriguer les miens.

À ce comité de suivi, il me faut en ajouter un autre, officieux et constitué d'une seule personne : Pierre Le Bot, qui a bien voulu relire minutieusement et enrichir à de multiples reprises ce travail, notamment par sa connaissance approfondie du XVIII<sup>e</sup> siècle. Qu'il en soit ici remercié infiniment.

Ce travail n'aurait pu voir le jour sans l'appui du Service Historique de la Défense et de ses agents, d'hier et d'aujourd'hui. En ce qui concerne les archives qui y sont conservées, Cyril Canet a bien voulu répondre à mes questions sur les séries maritimes dont il a la charge ; et pour la partie recherches et études, je remercie Jean de Préneuf pour son appui, et pour avoir toujours cru dans mes capacités. Enfin, Gilles Ferragu et Thomas Vaisset ont été un soutien précieux, et leurs conseils m'ont beaucoup apporté dans la dernière ligne droite.

Mes remerciements vont aussi aux différents chercheurs et enseignants qui ont montré de l'intérêt et de la considération pour mes recherches lors de nos échanges. Il s'agit en premier lieu de Bernard Gainot, mais aussi de Martine Acerra, David Plouviez, Matthieu Ferradou ainsi que Côme Simien. Par ailleurs, rien n'aurait été possible sans les fondations que Guillaume Le Quintrec a donné à mes connaissances. J'ai aussi une pensée pour Sylviane Llinars, que je n'ai pu croiser mais dont les recherches, qui témoignent de sa vie de travail, se retrouvent dans cette thèse et dans bien d'autres contributions à l'histoire maritime française.

Pour sa rédaction notamment, ce travail a bénéficié du cocon du CRHM mis à disposition des doctorants de l'IHMC. Je me dois ici de remercier tous ceux d'entre eux qui m'ont accompagné, tant ils m'ont immensément apporté humainement et intellectuellement. Valentin Barrier, tout d'abord, auquel je redis toute mon admiration ; Costanza Lugnani, qui m'a accompagné durant de long mois et jusqu'à Cambridge ; Juliette Milleron, pour sa gentillesse et son courage, Pauline Teyssier, pour sa patience et son altruisme, Shandiva Bannerjee, pour sa finesse et son ouverture d'esprit, ainsi qu'Aurélien Péter, Antoine Bourguilleau, et bien sûr Francis.

Si les réseaux sociaux ont bien des aspects négatifs, l'usage de Twitter m'a permis, notamment durant de longs mois de confinement, de prendre et de garder contact avec des chercheurs tout comme avec des passionnés d'histoire du monde entier, qui m'ont apporté bien des informations utiles et surtout ont montré un intérêt pour mes recherches qui s'est révélé une importante source de motivation. Je me dois de remercier ici en premier lieu Alain Gasquet, dont la passion pour la période m'a donné envie de me lancer en ligne. Merci aussi à Nicolas Mioque, Kate Jamieson, Jacqueline Reiter, Ciarán McDonnell, Erwan Le Gall, Kenneth Johnson, Richard Hiscocks, et bien d'autres que je remercie très sincèrement.

Bien des proches et amis ont prêté la main à cette réalisation. Camille Bressange m'a initié aux arcanes de QGIS et sans elle ce travail aurait eu moins de couleurs. Pour leur affection, merci à Mathilde, Marie, Cécile, Max-Élie, Thibault, Laëtitia, Patricia, Lisa, Zoé, Benjamin, Tatiana. Je sais qu'ils se reconnaîtront. Je me dois de faire une place à part à Pierre-Ange Giudicelli, qui m'a fait découvrir la mer à sa manière : je ne l'en remercierai jamais assez.

Merci aussi à Tom Vidalie, qui m'a apporté bien des techniques essentielles à mon travail. Merci à Sylvain Delpeut pour les années traversées ensemble ; merci à Valentin, Martin, Camille, Thibaut, Alexis pour ces années de soutien sans faille. Merci à Alexandre Fauconnet et Diane Gervereau d'avoir été si patients et attentionnés malgré les nombreux messages laissés sans réponse. Merci à Matthieu et Héloïse Puig : savoir que je peux compter sur leur aide et leurs conseils m'a été particulièrement précieux. Merci à mon père Daniel Aranda pour l'expérience transmise et les relectures.

Merci, enfin et surtout, aux deux personnes qui m'ont soutenu, supporté, entouré et aidé dans cette aventure. À ma mère, tout d'abord, Christine Aranda, appui fondamental de tous les instants. Et, pour terminer, merci du fond du cœur à ma compagne Julia Bovet, à laquelle je veux redire ici tout mon amour.

## Liste des abréviations employées pour les fonds d'archives :

ADF : Archives départementales du Finistère

AN : Archives nationales

SHD-MV : Service Historique de la Défense – Marine Vincennes

## Liste des abréviations employées pour les recueils de documents :

AP : *Archives parlementaires de 1787 à 1799 (1<sup>ère</sup> série). Recueil complet des débats législatifs et politiques des chambres françaises*, 1867-2009, 101 vol.

PVDE : *Les procès-verbaux du directoire exécutif an V - an VIII, inventaire des registres des délibérations et des minutes des arrêtés, lettres et actes du directoire postérieurs au Recueil des actes du Directoire exécutif de Debidour*, publié par Pierre-Dominique CHEYNET, Archives Nationales, Paris, 2006, 10 vol.

RACSP : *Recueil des actes du Comité de salut public avec la correspondance des représentants en mission et le registre du conseil exécutif provisoire*, publié par Alphonse AULARD, Paris, Imp. Nat., 1889-1971, 30 vol.

RADE : *Recueil des actes du Directoire exécutif : procès-verbaux, arrêtés, instructions, lettres et actes divers*, publié par Antonin DEBIDOUR, Paris, Imp. Nat., 1910-1917, 4 vol.

RLMC : *Recueil des lois relatives à la marine et aux colonies*, édité par Sylvain LEBEAU, Paris, Imprimerie de la République, 1797-1800, 9 vol.

## Notes sur les citations de sources, les traductions et le glossaire :

L'orthographe et la ponctuation des citations issues des sources de la période traitée ont été conservées lorsque ce choix n'entrave pas la compréhension du propos.

L'ensemble des traductions sont de l'auteur et celui-ci est seul responsable des erreurs qui pourraient s'y trouver.

Sauf mention contraire, la définition des termes techniques définis dans ce travail reprend l'encyclopédie marine « Pancoucke » : Honoré-Sébastien VIAL DU CLAIRBOIS, Étienne-Nicolas BLONDEAU, *Encyclopédie méthodique. Marine*, Paris, Panckoucke, 1793, 3 vol.



# Sommaire

|                                                                                                                     |              |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| Page de titre.....                                                                                                  | I            |
| Remerciements.....                                                                                                  | 2            |
| Avertissements.....                                                                                                 | 4            |
| Sommaire.....                                                                                                       | 5            |
| <br><b>Introduction.....</b>                                                                                        | <br><b>7</b> |
| <b>Marine et République : un oxymore responsable de la fin de l'âge d'or naval monarchique ? 1792-1793 .....</b>    | <b>51</b>    |
| La marine française en 1792 : une réévaluation indispensable.....                                                   | 52           |
| Entrer en République : les idéaux républicains à l'épreuve des réalités navales.....                                | 91           |
| Le début du conflit naval : entre innovations politiques et héritages stratégiques .....                            | 123          |
| Conclusion de la première partie .....                                                                              | 152          |
| <b>Épée ou bouclier ? Les fluctuations stratégiques dans l'emploi de la marine de la République 1793-1795 .....</b> | <b>154</b>   |
| La crise vendéenne ou la défensive imposée.....                                                                     | 155          |
| La stratégie indirecte au péril de la « régénération » politique .....                                              | 202          |
| L'ambition de la maîtrise de la mer par la technique.....                                                           | 256          |
| Conclusion de la deuxième partie .....                                                                              | 321          |
| <b>La stratégie indirecte assumée et ses déclinaisons 1795-1797 .....</b>                                           | <b>324</b>   |
| Le tournant de la liberté des mers : une nouvelle stratégie militaire, juridique et diplomatique .....              | 325          |
| L'expédition d'Irlande et la subordination de la Marine .....                                                       | 390          |
| Le paradoxe de la stratégie indirecte durant la campagne de 1797.....                                               | 434          |
| Conclusion de la troisième partie.....                                                                              | 469          |
| <b>De la République atlantique a l'Empire méditerranéen 1797-1799 .....</b>                                         | <b>471</b>   |
| Débarquer en Angleterre : planification et abandon d'un projet d'opération décisive ..                              | 472          |
| La rançon de l'errance stratégique : les échecs de l'été 1798 .....                                                 | 500          |
| Le redressement par la stricte stratégie indirecte ? .....                                                          | 531          |
| Conclusion de la quatrième partie .....                                                                             | 567          |
| <b>Conclusion générale.....</b>                                                                                     | <b>569</b>   |

|                                   |     |
|-----------------------------------|-----|
| Sources.....                      | 582 |
| Bibliographie.....                | 595 |
| Table des Annexes .....           | 625 |
| Annexes .....                     | 626 |
| Table des illustrations.....      | 744 |
| Table des tableaux.....           | 745 |
| Table des schémas.....            | 746 |
| Glossaire .....                   | 747 |
| Index des noms de lieux .....     | 750 |
| Index des noms de personnes ..... | 754 |
| Table des matières.....           | 761 |
| Résumé/Summary .....              | 766 |

## Introduction

Le 5 brumaire an III, ou 26 octobre 1794, les amiraux Bouvet et Delmotte, accompagnés de dix capitaines de vaisseau, du commissaire exécutif de la Marine Dalbarade<sup>1</sup>, ainsi que des représentants du peuple Trullard, Rougemont, Prieur de la Côte d'Or, Prieur de la Marne et Guyton-Morveau (ces deux derniers également membres du Comité de salut public), se rendent au château de Meudon, à quelques kilomètres de Paris<sup>2</sup>. Le lendemain 27 octobre, ils sont rejoints par Lazare Carnot et Eschassériaux<sup>3</sup>. La raison de leur présence durant ces deux journées se trouve être l'expérimentation de nouvelles munitions navales développées sur place, au sein du Commissariat des épreuves, établi sous la surveillance immédiate du Comité de salut public pour tester de nouvelles armes et munitions<sup>4</sup>. Ils sont accueillis par les ingénieurs Fabre et Pain, membres de ce commissariat, puis se rassemblent à bonne distance d'un massif de tir à l'image d'un bord de vaisseau de 74 canons, d'une épaisseur de dix-neuf pouces, qui a été fabriqué là. Les munitions tirées le premier jour sont désignées comme des obus : 36 décharges de plusieurs calibres différents, du 12 au 36 livres, sont observées. Au troisième tir, l'action de l'obus de 24 livres est décrite ainsi : « [le projectile] s'est logé dans le massif, a éclaté dans le vaigrage\* et a produit des éclats de 3 à 4 pieds de longueur<sup>5</sup>. » Au total, vingt-deux obus explosent, la plupart au contact ou à l'intérieur du bord de vaisseau. Le lendemain, ce sont les munitions désignées comme incendiaires qui sont essayés. Cette fois, sur les vingt-deux coups tirés, il faut attendre le dixième pour avoir le résultat suivant : le projectile « s'est logé sous le 14<sup>ème</sup> bordage, a donné aussitôt une flamme vive

---

<sup>1</sup> Les ministères ont été supprimés le 12 germinal an II (1<sup>er</sup> avril 1794) et remplacés par des commissions exécutives. « Décret qui supprime le conseil exécutif provisoire, et remplace le ministère par douze commissions », RLMC, tome 4, p. 395-401.

<sup>2</sup> AN, AF II 220 doss. 1899 f° 14, « Procès-verbal des épreuves faites à Meudon le cinq brumaire l'an troisième en exécution des ordres du Comité de salut public de la Convention nationale sur le tir des obus », 5 brumaire an III (26 octobre 1794).

<sup>3</sup> *Ibid.*, f° 17, « Procès-verbal des épreuves faites à Meudon le six brumaire, l'an trois de la République, sur les projectiles incendiaires », 6 brumaire an III (27 octobre 1794).

<sup>4</sup> Raphaël MATTA-DUVIGNAU, *Gouverner, administrer révolutionnairement : le Comité de salut public (6 avril 1793-4 brumaire an IV)*, Paris, L'Harmattan, 2013, p. 347-349.

\* Il s'agit de l'ensemble des vaigras, soit le bordage intérieur d'un vaisseau.

<sup>5</sup> AN, AF II 220 doss. 1899 f° 14, « Procès-verbal des épreuves faites à Meudon le cinq brumaire... », 5 brumaire an III (26 octobre 1794).

considérable, qui a paru cesser après 5 à 6 minutes, mais une heure après le feu y était encore<sup>6</sup> ». Pour les trois derniers essais, sur proposition des officiers de Marine, les obus sont de nouveau employés.

Quelques jours plus tard, le 12 novembre 1794, Carnot (qui a entre-temps réintégré le Comité de salut public) écrit au représentant du peuple dans les départements maritimes, Jeanbon Saint-André :

Frappés comme toi, cher collègue, de la nécessité de prendre l'ascendant sur la Méditerranée, nous nous sommes résolus à y faire passer une division de l'Océan. Cette division, il est vrai, n'est pas telle que nous la voudrions, mais elle est la plus forte que puisse comporter la sûreté de nos côtes et celle de nos croisières ; elle est de six vaisseaux de ligne avec les frégates et autres bâtiments convenables pour un armement de cette force. Inutilement eussions-nous voulu rendre cette division plus forte, les vivres manquaient absolument ; il n'y a d'obus et de boulets incendiaires que pour ce nombre de bâtiments[...] Mais nous croyons que cette division, jointe aux escadres actuellement réunies au Port-de-la-Montagne, sont, par le nombre des bâtiments, la force des équipages et la nature de l'armement, très en état de reprendre absolument l'empire de la Méditerranée, et tel est notre but<sup>7</sup>.

Le ton d'excuse employé se comprend dans le cadre de la demande que Jeanbon Saint-André avait faite, le 25 juillet, de l'envoi de 20 vaisseaux de ligne de la flotte de Brest dans la Méditerranée : « Réunis aux 15 vaisseaux de ce port, ils vous donneront une armée de 35 vaisseaux avec lesquels vous pouvez poursuivre la flotte anglaise partout où elle sera, et la détruire<sup>8</sup>. » La commission exécutive de la Marine, estimant dangereux un tel dénuement de Brest, a néanmoins suggéré que l'envoi soit ramené à 6 vaisseaux de ligne, et a donc été suivie<sup>9</sup>. Le lendemain de la lettre de Carnot, le 13 novembre, un arrêté du Comité de salut public ordonne « que la fabrication des obus destinés pour Meudon sera montée sur le pied de trois cent mille obus par an de différents calibres<sup>10</sup> ». Les obus effectivement réalisés commencent dans les semaines qui suivent à être distribués dans les ports et en premier lieu celui de Brest<sup>11</sup>. Enfin, le 12 nivôse, ou 1<sup>er</sup> janvier 1795, Carnot écrit aux représentants du peuple près de l'armée d'Italie :

Le véritable but du Comité est de chasser les Anglais de la Méditerranée ; nous croyons y avoir une supériorité décidée, tant par la force de nos équipages que par les nouveaux moyens d'artillerie dont elle est pourvue. L'intention du Comité [...] est que notre flotte mette dehors, qu'elle cherche celle des ennemis partout et qu'elle lui livre un combat décisif en quelque lieu qu'elle puisse la rencontrer. [...] tout cela se fera si vous battez la flotte anglaise, et

---

<sup>6</sup> *Ibid.*, f° 17, « Procès-verbal des épreuves faites à Meudon le six brumaire... », 6 brumaire an III (27 octobre 1794).

<sup>7</sup> Étienne CHARAVAY, *Correspondance générale de Carnot : publiée avec des notes historiques et biographiques, tome IV novembre 1793-mars 1795*, Paris, Imprimerie Nationale, 1907, p. 705.

<sup>8</sup> SHD, GR B3 10, lettre de Jeanbon Saint-André à Barère, 7 thermidor an II (25 juillet 1794).

<sup>9</sup> SHD-MV, BB1 8 f° 125, « Rapport » de la commission exécutive de la marine au Comité de salut public, 10 vendémiaire an III (1<sup>er</sup> octobre 1794).

<sup>10</sup> AN, AF II 220 doss. 1897 f° 42, arrêté du CSP du 23 brumaire an III (13 novembre 1794).

<sup>11</sup> Patrice BRET, *L'État, l'armée, la science : L'invention de la recherche publique en France (1763-1830)*, PUR, Rennes, 2002, p. 292.

la flotte anglaise sera battue si elle est attaquée. [...] Nous revenons au point capital, la prompte et énergique attaque de la flotte anglaise dans quelque lieu qu'elle cherche un asile ; nous sommes sûrs qu'un combat décisif peut immortaliser la marine française et nous assurer l'empire de la Méditerranée. Notre confiance est fondée, chers collègues, et sur les sentiments qui vous animent et sur notre force réelle, car il est absolument impossible que les vaisseaux ennemis résistent aux obus et aux incendiaires dont les nôtres sont armés ; plus tard, ces moyens seront connus des étrangers et ne nous donneront aucune supériorité ; il faut donc se hâter de profiter de la circonstance ; il faut se battre de près et obliger les commandants de nos vaisseaux à faire usage de nos projectiles<sup>12</sup>.

À la date de l'écriture de cette lettre, l'escadre de Brest dirigée vers la Méditerranée, commandée par Renaudin, avait déjà été armée et se dirigeait vers son but<sup>13</sup>.

Des événements décrits dans cette séquence d'un peu plus de deux mois, aucun ne peut se réconcilier, même de loin, avec l'historiographie de la marine française durant la Révolution, jusque dans ses certitudes les plus ancrées. L'idée de la période révolutionnaire comme un bouillonnement scientifique et un moment de recomposition de ces réseaux savants ne s'est affirmée que depuis peu, et n'a pas atteint la marine, toujours considérée comme en proie à l'immobilisme scientifique et technique le plus total pendant la Révolution<sup>14</sup>. Plus important, la présence de personnalités politiques de premier plan, notamment des parlementaires, lors d'une expérience consacrée à la marine de guerre ne peut que surprendre, tant celle-ci est censée avoir été délaissée, dépensée aux quatre vents par une direction politique aveugle et sourde quand elle n'est pas responsable par son idéologie de la « destruction de la marine française par la Révolution<sup>15</sup> ». Que ces innovations scientifiques aient pu être à l'origine d'une stratégie nouvelle, discutée en profondeur entre sphères politiques et militaires, par le biais de rapports et d'échanges d'arguments entre ministère, représentants, finalement tranchés par le Comité de salut public, voilà qui ne laisse

---

<sup>12</sup> Étienne CHARAVAY, *Correspondance générale de Carnot : publiée avec des notes historiques et biographiques, tome IV novembre 1793-mars 1795, op. cit.*, p. 759-761.

<sup>13</sup> SHD-MV, BB4 68 f°239, *Journal du Vice Amiral Villaret*, entrée du 9 nivôse an III (29 décembre 1794). À noter que l'escadre doit finalement aider le reste de la flotte en très grande difficulté et ne repart pour Toulon, cette fois avec succès, que le 1<sup>er</sup> ventôse (19 février 1795).

<sup>14</sup> L'idée d'une stagnation technique de la marine de la Révolution, se retrouve régulièrement ; voir notamment, Martine ACERRA et Jean MEYER, *Marines et Révolution*, Paris, Editions Ouest-France, 1988, p. 190. Sur le nouveau regard sur les sciences en révolution, entre autres travaux, voir Jean-Luc CHAPPEY « “Repenser la Terreur” par les sciences ? » dans Michel BIARD (dir.), *Les politiques de la Terreur : 1793-1794*, Rennes, PUR, 2008, p. 391-402, ainsi que Patrice BRET, *L'Etat, l'armée, la science : L'invention de la recherche publique en France (1763-1830)*, op. cit., 483 p. Précisons d'emblée que si les munitions évoquées échouent finalement, il ne s'agissait en aucun cas d'innovations fantaisistes qui existent par ailleurs. La meilleure preuve en est la référence directe faite à ces expériences par Paixhans dans sa proposition d'obus révolutionnant l'artillerie de marine au XIX<sup>e</sup> siècle : Henri-Joseph PAIXHANS, *Nouvelle force maritime et application de cette force à quelques parties du service de l'armée de terre*, Paris, Bachelier, 1822, p. 98.

<sup>15</sup> Joseph MARTRAY, *La destruction de la marine française par la Révolution*, Paris, France-Empire, 1988, 262 p. Alfred T. MAHAN, *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire: 1793-1812, volume 1*, Londres, S. Low, Marston & co, 1893, p. 35-36.

pas non plus de surprendre puisque la Révolution est supposée avoir été marquée par l'apathie et la confusion dans la réflexion stratégique<sup>16</sup>. Mais le véritable choc est le contenu de cette doctrine stratégique pour l'année 1795 : la recherche de la bataille décisive, de la destruction de la force organisée de l'adversaire, l'ambition de la maîtrise de la mer, en somme tous les ingrédients de « l'orthodoxie mahanienn<sup>17</sup> ». Mahan a pourtant fondé sa doctrine stratégique navale sur les supposés errements stratégiques de la marine française, et notamment républicaine, qu'il voyait à l'opposé de ses conceptions vigoureuses de recherche de l'affrontement<sup>18</sup>. Enfin, la séquence décrite se déroule durant la convention thermidorienne, c'est-à-dire au plus noir de la nuit historiographique qui s'est abattue sur la marine révolutionnaire en général, une période généralement évacuée en quelques lignes dans les histoires de la marine, car supposée vide de toute réflexion dans le domaine maritime, qu'elle soit stratégique, technique ou juridique.

Aussi s'agit-il ici d'affirmer clairement l'existence d'une réelle direction politico-stratégique de la guerre navale durant la I<sup>ère</sup> République, s'adaptant au gré des réalités du rapport de force militaire et du débat stratégique, tout au long de la période conventionnelle et directoriale. Non qu'il s'agisse d'examiner chacun des quelques succès de la marine républicaine ; mais bien plutôt de lui redonner la place, importante, qu'elle occupe dans la sphère militaire et politique de la jeune République, dans la continuité du XVIII<sup>e</sup> siècle dans lequel cette dernière s'inscrit. Au-delà de ce rééquilibrage, il s'agit aussi de monter en généralité : cette étude de cas entend contribuer à la compréhension des rapports entre militaire et politique, par l'étude du processus de décision stratégique et de ses acteurs.

### *Les racines politiques d'un angle mort historiographique*

Encore faut-il, avant cela, comprendre les raisons du désintérêt durable de l'historiographie maritime pour la Révolution, et de son pendant, l'historiographie révolutionnaire du domaine naval. Ces causes sont profondes et vont bien au-delà de la commodité de la séquence 1789-1792 comme date butoir, en tant que césure entre grandes périodes<sup>19</sup>, ou aux échecs subis par la marine

<sup>16</sup> Joannès TRAMOND, *Manuel d'histoire maritime de la France*, Paris, Challamel aîné, 1916, p. 584.

<sup>17</sup> Pour reprendre l'heureuse expression de Martin MOTTE, « L'influence de Mahan sur la Marine française », dans Hervé COUTAU-BÉGARIE (dir.), *L'Évolution de la pensée navale IV*, Paris, ISC-Economica, 1994, p. 145.

<sup>18</sup> Alfred T. MAHAN, *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*, Boston, Little, Brown & co, 1898, p. 371-372. Les mêmes principes se retrouvent en filigrane dans Alfred T. MAHAN, *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire: 1793-1812*, op. cit.

<sup>19</sup> La Révolution française constitue en effet la borne terminale de nombreux travaux d'histoire navale ; voir notamment Alain BOULAIRE, *Brest et la Marine royale de 1660 à 1790*, thèse de doctorat sous la direction de Jean MEYER, 1988, Paris IV, 1729 p.

française pendant la décennie révolutionnaire<sup>20</sup>. La principale raison est le caractère oxymorique, ou du moins perçu comme tel, de l'association des notions de République et de marine, particulièrement en France. L'historiographie de la marine révolutionnaire ayant en effet été principalement le fait d'auteurs s'inscrivant dans la tradition monarchiste, notamment sous la III<sup>ème</sup> République, leur écriture de l'histoire a épousé leur opposition à l'idée républicaine<sup>21</sup>. La marine a pu apparaître à ces auteurs comme le domaine de la verticalité, de l'autorité, par essence réfractaire à toute forme de régime démocratique et/ou parlementaire, assimilé dans leurs ouvrages avec l'idée républicaine, au moyen souvent d'une confusion délibérément entretenue entre I<sup>ère</sup> et III<sup>ème</sup> République, notamment en ce qui concerne l'impotence supposée du pouvoir exécutif en régime républicain.

L'idée atteint sa pleine mesure avec Maurras, qui, dans son ouvrage *Kiel et Tanger*, présente la Révolution française comme un complot britannique contre la marine française<sup>22</sup>. Dans une vision mécaniciste de la politique, là où la Révolution (pleinement confondue avec la République par l'auteur) apparaît, la marine française, elle, disparaît naturellement. L'alliance de « la couronne et du trident<sup>23</sup> » a pu sembler comme allant de soi à des auteurs souvent eux-mêmes anciens de la « Royale », surnom significatif de la marine française<sup>24</sup>. Ainsi, à l'espace du navire où le capitaine est « seul maître à bord après Dieu », se devrait de répondre un espace politique monarchique. En toute logique, ce milieu si spécifique ne peut à son tour que produire de bons royalistes. Pendant la Révolution, le comte de Puisaye, dans son récit de l'expédition de Quiberon de 1795, croit pouvoir résumer ainsi la situation : « Ce n'est ni dans les armées, ni dans les flottes, que prospèrent les idéaux d'égalité absolue<sup>25</sup>. » À la différence du domaine de l'armée de terre, cette idée n'a guère été combattue en ce qui concerne la Marine. Victor Hugo lui-même, dans *Quatrevingt-treize*,

---

<sup>20</sup> La guerre de Sept ans, ainsi que les guerres de l'Empire sont plus connues dans leur dimension maritime que celles de la Révolution française, bien que leur bilan soit par bien des aspects autrement plus catastrophique. Voir à ce propos Jonathan R. DULL, *La Guerre de Sept ans. Histoire navale, politique et diplomatique*, Paris, Les Perséides, 2009, 536 p. ; Pierre LÉVÊQUE, *Histoire de la marine du Consulat et de l'Empire*, Paris, Librairie Fabrice Teissèdre, 2015, 2 volumes.

<sup>21</sup> Louis Édouard CHEVALIER, *Histoire de la marine française sous la première république*, Paris, Hachette, 1886, 424 p. Oscar HAVARD, *Histoire de la Révolution dans les ports de guerre*, Paris, Nouvelle Librairie Nationale, 1912, 639 p. Cette maison d'édition est celle de Charles Maurras et George Valois. Sur la Révolution comme ligne de faille dans l'histoire et la mémoire de la marine française, voir Nicholas A. M. RODGER : « Conclusion générale : une spécificité française vue de Grande-Bretagne », *Revue d'Histoire maritime : Marine, État et Politique*, n° 14, 2011, p. 213-216.

<sup>22</sup> Charles MAURRAS, *Kiel et Tanger*, cité par Martin MOTTE, « La Royale sans le Roi, le déclin naval français vu par Charles Maurras », *Revue d'Histoire maritime : Marine, État et Politique*, art. cit., p. 65.

<sup>23</sup> *Ibid.*, p. 78.

<sup>24</sup> Celui-ci est néanmoins postérieur à la période qui est traitée ici ; on parle sous l'Ancien Régime de « Marine du Roi ».

<sup>25</sup> Joseph PUISAYE, *Mémoires du comte Joseph de Puisaye... : qui pourront servir à l'histoire du Parti royaliste français durant la dernière Révolution*, tome VI, première partie, Londres, impr. de Cox, fils et Baylis, 1807, p. 83.

présente ainsi comme une évidence le parallèle entre état maritime et monarchisme dans sa description des marins de la *Claymore*, qu'il a inventée : « Ces hommes étaient triés ; pas un qui ne fût bon marin, bon soldat et bon royaliste. Ils avaient le triple fanatisme du navire, de l'épée et du roi<sup>26</sup>. »

Au-delà de cette idée d'un lien naturel, organique, entre marine et monarchie, l'oxymore d'une marine républicaine procède d'un argumentaire sans cesse répété par l'historiographie traditionnelle de la période : la marine, en tant qu'arme technique et scientifique, ne peut s'accommoder du nivellement et de la « contestation de la compétence » propre à la mentalité démocratique ou égalitaire<sup>27</sup>. L'amalgame conceptuel s'étend ici à la démocratie, confondue avec les notions de république et de révolution. L'argument de la compétence nécessaire dans le domaine maritime comme antidote aux expérimentations politiques démocratiques est très ancien, ayant été employé notamment par Platon à travers l'analogie du navire sans pilote, dans son ouvrage *La République*<sup>28</sup>, et l'on retrouve aussi l'argument dans d'autres dialogues<sup>29</sup>. Dans ce passage, Platon décrit un navire où, en l'absence d'un capitaine capable et incontesté, ce sont de beaux parleurs qui se disputent le gouvernail, menant à sa perte le navire par leur prétention qu'il n'y a pas de compétences spécifiques nécessaires pour mener le navire. Pour Édouard Chevalier, le même phénomène s'est reproduit pendant la Révolution ; en conséquence, « c'est dans le domaine des idées qu'il faut chercher l'explication la plus vraie et en même temps la plus utile des défaites qui se succèdent de 1793 à 1799<sup>30</sup> », un avis largement partagé par l'historiographie traditionnelle de la marine révolutionnaire.

Ce parti-pris politique marqué n'est pas sans conséquences sur la compréhension la plus élémentaire de la période. Les auteurs du courant historiographique ainsi décrit passent notamment le plus possible sous silence un aspect majeur : l'impact de la contre-révolution vendéenne et chouanne sur l'effort de guerre naval de la France pendant la période. En effet, il apparaîtra dans cette étude que le fait stratégique *maritime* majeur de la décennie, que l'on ne retrouve pas dans les autres conflits du siècle, est la présence de ce front intérieur, qui oblige à une refonte complète des priorités de la Marine de mars 1793 jusqu'à au moins l'été 1795. Et cela, sans compter les difficultés logistiques et humaines considérables pour ce service, engendrées par une

---

<sup>26</sup> Victor HUGO, *Quatrevingt-treize*, Paris, Ollendorff, 1924, p. 18.

<sup>27</sup> Rémi MONAQUE, « La Révolution et l'Empire : le temps des désastres » dans *Une histoire de la marine de guerre française*, Paris, Perrin, 2016, p. 216-217. Joseph MARTRAY, *La destruction de la marine française par la Révolution*, *op. cit.*, p. 12 à 14.

<sup>28</sup> PLATON, *La République*, VI, 488a-489a, cité par Niklas FRYKMAN, *The Bloody Flag: Mutiny in the Age of Atlantic Revolution*, Oakland, University of California Press, 2020, p. 21.

<sup>29</sup> Alexandre ÉTIENNE, « Essai de navigation platonicienne : remarques sur quelques images nautiques chez Platon », *Études de Lettres : revue de la Faculté des lettres de l'Université de Lausanne*, n° 234, 1993, p. 111 à 128.

<sup>30</sup> Louis-Édouard CHEVALIER, *Histoire de la marine française sous la première république*, *op. cit.*, p. 11.



insurrection dans ce qui est son hinterland direct, la privant de ravitaillement et de marins<sup>31</sup>. Il n'est pas difficile de comprendre pourquoi cet aspect a été passé totalement sous silence jusque-là<sup>32</sup>. L'historiographie critique de la Révolution, du XIX<sup>e</sup> siècle et même après, était mal à l'aise avec le constat de la collusion de fait entre contre-révolutionnaires et Britanniques, au détriment de la marine républicaine. Cette historiographie a donc passé sous silence une réalité susceptible d'alimenter l'accusation récurrente de parti-pris pour l'étranger du mouvement contre-révolutionnaire ; accusation que la tradition monarchiste, notamment, s'est efforcée d'écarter durant tout le XIX<sup>e</sup> siècle.

Le moyen le plus simple pour cela est encore de survoler assez rapidement la période. La démarche est même logique : pourquoi développer la manière concrète dont la marine révolutionnaire a pu affronter ses difficultés conceptuelles, puisqu'on en a postulé le caractère aporétique<sup>33</sup> ? De ce fait, les rares travaux s'intéressant à la marine républicaine le font de manière succincte, soit dans le cadre d'une histoire générale de la marine, soit d'une série d'ouvrages dont la période révolutionnaire n'est qu'un des volumes : c'est le cas du travail d'Édouard Chevalier, dont le titre complet est *Histoire de la marine française sous la Première République, faisant suite à L'histoire de la marine française pendant la guerre de l'indépendance américaine*<sup>34</sup>. Quant aux histoires générales, y compris les plus récentes, elles passent aussi rapidement sur la période, répétant souvent les plus anciennes, comme le *Manuel d'histoire maritime de la France* de Tramond<sup>35</sup>, illustrant ainsi l'impossibilité de traiter du sujet<sup>36</sup>. Cette indifférence ou hostilité à la période républicaine dans le domaine naval en vient à avoir valeur de lieu commun ; elle est donc susceptible de rencontrer des échos y compris auprès d'auteurs qui n'en partagent aucunement les fondements idéologiques.

---

<sup>31</sup> Qu'il soit permis ici de renvoyer à notre article, Olivier ARANDA, « Une mobilisation politisée face à l'urgence et à l'insurrection : l'Arsenal de Brest en l'an II », dans Caroline LE MAO, *Les arsenaux de la Marine : du XVI<sup>e</sup> siècle à nos jours*, Paris, Sorbonne Université Presses, 2021, p. 351 à 363.

<sup>32</sup> Une seule exception notable : Paul ROGER, « La dimension maritime des guerres de Vendée », dans Hervé COUTAU-BÉGARIE et Charles DORÉ GRASLIN, *Histoire militaire des guerres de Vendée*, Paris, France, Economica : Institut de stratégie et des conflits, Commission française d'histoire militaire, 2010, p. 534.

<sup>33</sup> Louis-Édouard CHEVALIER, *Histoire de la marine française sous la première république*, op. cit., p. 48-49.

<sup>34</sup> *Ibid.*

<sup>35</sup> Joannès TRAMOND, *Manuel d'histoire maritime de la France*, op. cit.

<sup>36</sup> Une exception notable : les mémoires inédits de l'Ecole de guerre navale, rédigés par les élèves officiers dans les années 1920-1930. Très centrés sur la dimension purement navale, ils sont néanmoins de bonne tenue et prennent au sérieux les orientations militaires de la période. Plusieurs seront évoqués ici, notamment *Quiberon et l'île d'Yeu : 1795*, du lieutenant de vaisseau Paul Darrieus (session 1926-1927). Dans le même registre strictement militaire, et à la même période, il faut noter la bonne synthèse réalisée avec le soutien du Service historique de la Marine sur la campagne de 1799 : Jacques Georges DOUIN, *La campagne de Bruix en Méditerranée, mars-août 1799*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1923, 230 p.

Or, il est à noter que le gant n'a pas été réellement relevé par les historiens de la Révolution française, même les plus partisans de celle-ci, et ce à l'inverse par exemple de sujets comme la diplomatie révolutionnaire, dont le caractère antinomique a là aussi longtemps été avancé<sup>37</sup>. Que ce soit pour des raisons institutionnelles (les universités traitant de la période étant rarement les mêmes que celles spécialisées dans la marine), ou d'appétence intellectuelle ; comme si l'historiographie navale était le sanctuaire d'une pensée anti-révolutionnaire qu'il ne faisait pas bon approcher. L'opposition entre République et marine se trouverait alors validée aussi dans l'autre sens, du point des vues des spécialistes de la Révolution, faisant de la question un non-objet scientifique. Les réponses à la vulgate anti-révolutionnaire sont rares, et concentrées sur les parties les plus centrales de la Révolution. Ainsi Michelet dans son *Histoire de la Révolution française* défend-il très brièvement l'action du Comité de salut public en l'an II, et plus précisément celle de Jeanbon Saint-André, représentant en mission à Brest, en ayant bien conscience des enjeux mémoriels pour le corps de la marine de son temps :

Le prodige de ce temps de prodiges, c'est la création subite d'une marine républicaine par Jean-Bon Saint-André ! et de voir cette marine d'hier se soutenir en présence de la vieille et redoutable marine britannique !... Il faut un livre pour dire les travaux préparatoires, législatifs, matériels, l'énorme improvisation et de vaisseaux et de marins, de détails, d'organisation, le code de la discipline, celui de l'administration, celui des forêts, de la marine, etc. Je ne m'étonne pas que notre marine, ancienne et nouvelle, toujours fidèle au même esprit, ait soigneusement étouffé ou tourné en dérision ce grand souvenir<sup>38</sup>.

L'ouvrage suggéré par Michelet voit finalement le jour sous la forme d'une monumentale biographie de Jeanbon Saint-André, écrite par Léon Lévy-Schneider au tournant du XX<sup>e</sup> siècle, justement en réponse aux précédents ouvrages comme celui de Chevalier<sup>39</sup>. Il s'agit du premier travail scientifique rigoureux sur la question, et il est à bien des égards fondateur, articulant l'action des représentants en mission, du ministre de la Marine, de la Convention et du Comité de salut public. Néanmoins, la focale portée exclusivement sur Jeanbon Saint-André amène l'auteur à délaisser voire à dénigrer le reste de la période révolutionnaire ; quant à l'Atlantique au sens géographique, il n'est que très peu présent, notamment l'espace caribéen pourtant fondamental.

Par la suite, le relatif dédain pour l'histoire militaire au XX<sup>e</sup> siècle a empêché toute déconstruction de la vulgate antirévolutionnaire. En effet, les travaux se sont concentrés sur les aspects quantitatifs et les infrastructures, dans la lignée des *Annales*, sans s'attaquer aux critiques générales sur la possibilité d'une marine républicaine. Ainsi, l'ouvrage néanmoins particulièrement

---

<sup>37</sup> Virginie MARTIN, *La diplomatie en Révolution : structures, agents, pratiques et renseignements diplomatiques*, thèse de doctorat sous la direction de Jean-Clément MARTIN, Paris I Panthéon-Sorbonne, 2011, vol. I p. 22.

<sup>38</sup> Jules MICHELET, *Histoire de la Révolution française, tome VII*, Paris, Flammarion, 1893, p. 358.

<sup>39</sup> Léon LÉVY-SCHNEIDER, *Le conventionnel Jeanbon Saint-André*, Paris, F. Alcan, 1901, 1172 p.

utile de Norman Hampson, *La marine de l'an II : mobilisation de la flotte de l'Océan, 1793-1794*, s'attache avant tout, comme son nom l'indique, à une réévaluation des efforts matériels concernant les armements de la marine française, toujours dans une chronologie très resserrée<sup>40</sup>. La synthèse de Martine Acerra et Jean Meyer à l'occasion du bicentenaire, si elle intègre l'apport de Hampson, n'a pas proposé de paradigme nouveau en ce qui concerne la marine française, mais s'est plutôt concentrée sur une mise en perspective européenne bienvenue des conflits navals de la Révolution<sup>41</sup>. Ainsi l'historien suédois Jan Glete a-t-il pu écrire dans les années 1990 ce qui semble toujours faire autorité :

L'échec français dans la guerre sur mer ne peut en aucun cas être expliqué par un manque d'intérêt des gouvernements ou un manque de ressources matérielles. [...] Les dirigeants politiques à Paris étaient à l'évidence partisans d'une marine puissante (le grand effort de construction navale le montre) mais il manquait la capacité à formuler une stratégie navale cohérente. [...] La marine française a été envoyée à de multiples reprises pour remplir des missions pour lesquelles elle était trop réduite, trop inexpérimentée ou trop mal équipée<sup>42</sup>.

Glete affirme ici que le gouvernement républicain a eu la volonté de développer la marine matériellement, sans y parvenir du fait d'un emploi inapproprié des forces. Il s'agit ici d'aller bien au-delà en affirmant l'existence d'une direction politique républicaine cohérente de la guerre navale.

Il est surtout important de noter que Glete établit justement un *distinguo* entre la direction politique de la marine, (qu'il estime par ailleurs, à juste titre, très mal connue<sup>43</sup>), et la stratégie navale française, qu'il juge catastrophique. Cette distinction est en effet importante pour comprendre les critiques faites à la marine républicaine. La notion de direction politique est en partie anachronique en ce qui concerne la Révolution française. Elle a été forgée notamment dans la lignée de Clausewitz pour désigner la partie la plus élevée de la conduite de la guerre, celle réservée au personnel politique<sup>44</sup>. Philippe Masson en fait une présentation convaincante dans le

---

<sup>40</sup> Norman HAMPSON, *La marine de l'an II : mobilisation de la flotte de l'Océan, 1793-1794*, Paris, Marcel Rivière, 1959, 276 p.

<sup>41</sup> Martine ACERRA et Jean MEYER, *Marines et Révolution*, op. cit. Une analyse équilibrée de cet ouvrage peut être trouvée dans Hamish M. SCOTT, « The Second "Hundred Years War", 1689-1815 », *The Historical Journal*, vol. 35, n°2, 1992, p. 468.

<sup>42</sup> « *The french failure in the war at sea can in no way be explained by lack of interest from the governments or lack of material resources. [...] The policy-makers in Paris were obviously supporters of a strong navy – the great shipbuilding effort shows this – but the ability to formulate a coherent naval strategy was lacking. [...] The French navy was from 1794 to 1805 repeatedly sent out to fulfill tasks for which it was too small, too inexperienced or too ill equipped.* » (Jan GLETE, *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500 - 1860*, Stockholm, Almqvist & Wiksell, 1993, p. 388-389).

<sup>43</sup> *Ibid.*, p. 491. La direction politique de la guerre navale du côté britannique a été étudiée depuis longtemps, avec les ouvrages de Piers MACKESY, comme par exemple *Statesmen at war : the strategy of overthrow, 1798-1799*, Londres, Longman, 1974, 340 p.

<sup>44</sup> Herbert ROSINSKI, « La structure de la stratégie militaire », dans *Stratégie*, n°97-98, 2009/5-6, p. 17-50. Il convient de souligner que Clausewitz ne fait pas apparaître ces notions d'un néant conceptuel : il s'appuie

domaine de la guerre navale<sup>45</sup>. Il s'agit de désigner des buts de guerre<sup>46</sup> (forcément politiques) à atteindre par les forces armées, de leur assigner un cadre législatif, ainsi que des moyens<sup>47</sup>. C'est cette définition qui a été retenue ici. Néanmoins les bornes exactes de la direction politique de la guerre font l'objet de débats, selon que l'on se place du point de vue des politiques ou des militaires. En effet, le personnel politique s'inquiète fréquemment d'un rôle excessif des militaires dans la conduite de la guerre, et tend à annexer à la direction politique des aspects relevant du domaine proprement stratégique, voire opérationnel. En conséquence, il est pertinent de parler de continuum, à l'aide du concept de direction politico-stratégique de la guerre. Néanmoins, la question de savoir où commence la stratégie et où s'arrête la direction politique a un intérêt, particulièrement pendant la Révolution française durant laquelle la fine frontière se déplace considérablement, et où surtout les rapports entre militaires et politiques civils s'inaugurent en réalité, car sous l'Ancien Régime le roi confondait entièrement ces deux dimensions dans sa personne<sup>48</sup>.

Par ailleurs, si la direction politique de la guerre peut varier dans son champ d'application, elle varie aussi et surtout dans son contenu, notamment au gré des secousses de la Révolution. C'est en particulier le cas en ce qui concerne le droit de la mer. En effet, la période a été identifiée récemment comme un temps de bouillonnement des propositions dans le domaine de la législation maritime en général, et en particulier autour de la notion de liberté des mers. Il s'agit en effet notamment de définir dans quelles circonstances un navire est de bonne prise et ce qui constitue de la contrebande de guerre ; et en premier lieu, de savoir si des marchandises d'un pays en guerre sont neutralisées par le pavillon des navires qui les transportent, si ceux-ci sont neutres. Ce cas de figure est exprimé par la formule anglaise *free ships make free goods*. Si les débats sur la question n'ont rien de spécifique à la Révolution<sup>49</sup>, Manuel Covo a bien montré l'intérêt continu porté à ce

---

sur une vaste tradition littéraire de militaires penseurs de la guerre. Voir à ce propos Hervé DREVILLON, *Penser et écrire la guerre : contre Clausewitz : 1780-1837*, Paris, Passés composés, 2021, 344 p.

<sup>45</sup> Philippe MASSON, *De la mer et de sa stratégie*, Paris, Tallandier, 1986, p. 81-90.

<sup>46</sup> Ce que Philippe Masson, reprenant la terminologie clausewitzienne, désigne comme le *Zweck*, par opposition au *Ziel* désignant le but exclusivement militaire de la guerre, atteignable par la stratégie seule. *Ibid.*, p. 83.

<sup>47</sup> Herbert ROSINSKI, « La structure de la stratégie militaire », *op. cit.*, p. 20.

<sup>48</sup> Sous le règne de Louis XIV, la stratégie de cabinet personnalise cette indistinction du politique et du militaire : voir Jean-Philippe CÉNAT, *Le roi stratège : Louis XIV et la direction de la guerre, 1661-1715*, Rennes, PUR, 2010, 388 p.

<sup>49</sup> Pour une mise en perspective sur le temps long de la question, à partir de l'exemple du Danemark, voir Pierrick POURCHASSE, *La France et le commerce de l'Europe du nord au XVIII<sup>e</sup> siècle*, thèse de doctorat sous la direction de Gérard LE BOUËDEC, Université de Bretagne Occidentale, 2002, 749 p.

sujet pendant la période, ce qui avait jusque-là été passé sous silence<sup>50</sup>. De même, les efforts tant diplomatiques que législatifs des différents gouvernements républicains pour maintenir la France dans le trafic maritime atlantique, notamment avec les États-Unis, ont reçu un éclairage récent et précis de la part de Silvia Marzagalli ainsi que Pierrick Pourchasse<sup>51</sup>. Il convient toutefois de compléter ces analyses par leur articulation avec la sphère militaire, qui est concernée au premier chef par ces évolutions législatives. La définition de la navigation neutre, notamment, relève pleinement de la direction politique du conflit<sup>52</sup> ; elle intéresse les navires français potentiellement capteurs, et se comprend dans le cadre d'une stratégie navale. Les grandes césures dans ce domaine, comme janvier 1795<sup>53</sup> et janvier 1798<sup>54</sup>, répondent dans une certaine mesure à des événements politiques antérieurs, comme le 9 thermidor an II ou le coup d'État du 18 fructidor an V. Il importe de souligner ce lien et d'affirmer en conséquence que, s'il est nécessaire de penser l'histoire de la marine pendant la Révolution, il est aussi fructueux d'écrire l'histoire de la Révolution par la marine de guerre.

C'est cette direction politique de la guerre qui a concentré l'essentiel des critiques de l'historiographie française, qui a estimé soit qu'une direction entièrement militaire est préférable, soit que la direction politique d'une guerre navale ne peut être que le fait d'un monarque ; critiquant ainsi indirectement la distinction entre le politique et le militaire dont le roi incarnait l'indivision. Mais cette critique est restée très générale et superficielle, sans rentrer dans le détail du contenu des politiques navales républicaines jusqu'à récemment. Le contraste dans le choix du niveau d'analyse est particulièrement important avec les travaux en langue anglaise qui eux se sont plutôt concentrés sur la stratégie navale de la jeune République.

---

<sup>50</sup> Manuel COVO, *Commerce, empire et révolutions dans le monde atlantique : la colonie de Saint-Domingue, entre métropole et États-Unis (ca. 1778-ca. 1804)*, thèse de doctorat sous la direction de François WEIL, EHESS, 2013, 3 vol., 978 p.

<sup>51</sup> Voir notamment Silvia MARZAGALLI, « Le négoce maritime et la rupture révolutionnaire : un ancien débat revisité », dans *Annales historiques de la Révolution française*, n°352, 2008, p. 184-207, et « Le commerce entre la France et les États-Unis, 1793-1815. Le triomphe bordelais », dans *Bordeaux et les États-Unis, 1776-1815. Politique et stratégies négociantes dans la genèse d'un réseau commercial*, Genève, Librairie Droz, 2015, p. 127-179. Ces efforts répondent à la volonté britannique d'isoler la France, notamment de l'espace baltique, particulièrement crucial : Pierrick POURCHASSE, « Le blocus britannique de 1793 contre la France révolutionnaire, une tentative pour "affamer le rebelle" », dans Jean DE PRÉNEUF, Éric GROVE, Andrew LAMBERT (dir.), *Entre Terre et Mer. L'occupation militaire des espaces maritimes et littoraux*, Paris, Economica, 2014, p. 244-258.

<sup>52</sup> Philippe MASSON, *De la mer et de sa stratégie*, op. cit., p. 84.

<sup>53</sup> Un retour quasi complet à la politique du *free ships make free goods* est opéré le 14 nivôse an III (3 janvier 1795). « Arrêté du Comité de salut public concernant la saisie des marchandises appartenant aux puissances ennemies, chargées sur des bâtimens neutres », RLMC, tome 5, p. 134-137. Voir *infra* chapitre sept, 2.

<sup>54</sup> Un nouveau retournement a lieu à trois ans de distance, le 29 nivôse an VI (18 janvier 1798) lorsque tout navire « chargé en tout ou partie de marchandises provenant d'Angleterre » est déclaré de bonne prise. « Loi relative aux navires chargés de marchandises anglaises », RLMC, tome 8, p. 242. Voir *infra* chapitre dix, 2.

La notion de stratégie est elle aussi en partie anachronique. Le terme lui-même apparaît pour la première fois sous la plume de Joly de Maizerois en 1772, et la genèse du concept se poursuit dans la période révolutionnaire<sup>55</sup>. En effet, les documents théoriques sur la guerre navale à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle s'appesantissent sur l'échelle tactique du combat, ce qui ne signifie pas que les questions stratégiques soient délaissées<sup>56</sup>. Il est en effet possible de donner à voir des pratiques stratégiques, « repérables à un stade non explicite<sup>57</sup> ». La stratégie est définie par Clausewitz comme « l'usage des engagements au service de la guerre », faisant pendant à la tactique qui est, elle, décrite comme « la théorie relative à l'usage des forces armées dans l'engagement<sup>58</sup> ». Cette idée d'usage des engagements (qui peut aller jusqu'à leur refus) est particulièrement pertinente car elle désigne la stratégie comme une philosophie de l'emploi des forces. Ainsi l'envoi d'une escadre ou d'une flotte sur un point ou un autre n'est pas à proprement parler une décision stratégique mais relève de l'opérationnel naval. La stratégie, elle, désigne l'idée présente derrière l'ensemble des mouvements de flotte.

Retrouver la stratégie suppose une déconstruction d'une bonne partie de l'historiographie qui a encore accentué dans ses analyses l'inclination à la tactique des auteurs du XVIII<sup>e</sup> siècle, en limitant souvent l'histoire de la pensée navale de la période à l'avènement de la bataille décisive par rupture de la ligne de bataille, avec comme seul débat la paternité exacte de cette manœuvre<sup>59</sup>. Les auteurs, historiens et stratégestes du XIX<sup>e</sup> siècle ont tenu un grand rôle dans cette projection rétrospective de leurs conceptions stratégiques sur l'époque de la marine à voile, au risque de recouvrir les pratiques du moment.

Le principal acteur de cette analyse stratégique est bien sûr l'Américain Alfred Thayer Mahan, qui affirme en 1892 une nouvelle doctrine stratégique navale, fondée sur la notion de maîtrise de la mer (*command of the sea*). Pour Mahan, puis ses innombrables exégètes, la seule

---

<sup>55</sup> Hervé DRÉVILLON, « VIII. Vauban stratège », dans Jean BAÉCHLER (éd.), *Penseurs de la stratégie*, Paris, Hermann, 2014, p. 99. Michel DEPEYRE, *Tactiques et stratégies navales : de la France et du Royaume-Uni de 1690 à 1815*, Paris, Institut de stratégie comparée, EPHE IV-Sorbonne, 1998, p. 22.

<sup>56</sup> Michel DEPEYRE, *Entre vent et eau : un siècle d'hésitations tactiques et stratégiques, 1790-1890*, Paris, Institut de stratégie comparée, EPHE IV-Sorbonne, 2003, p. 18.

<sup>57</sup> Michel DEPEYRE, *Tactiques et stratégies navales : de la France et du Royaume-Uni de 1690 à 1815*, *op. cit.*, p. 23.

<sup>58</sup> Carl von CLAUSEWITZ, *De la guerre*, cité par Michel DEPEYRE, *Tactiques et stratégies navales : de la France et du Royaume-Uni de 1690 à 1815*, *op. cit.*, p. 24.

<sup>59</sup> Hervé COUTAU-BÉGARIE, « Réflexions sur l'école française de stratégie navale », dans Hervé COUTAU-BÉGARIE (dir.), *L'Évolution de la pensée navale I*, Fondation pour les études de défense nationale, 1991, p. 36.

stratégie navale envisageable est la recherche de la bataille décisive, et donc la destruction de la force organisée de l'adversaire ; puis « une fois que la flotte ennemie a été détruite, tout le reste est donné par surcroît, la protection des communications est assurée, le blocus peut se mettre en place, le maître de la mer peut monter des opérations combinées<sup>60</sup> ». De plus, toute puissance navale qui refuse la bataille finit forcément par devoir se découvrir dans des conditions catastrophiques et se voit imposer la bataille de la manière qui lui convient le moins. De manière frappante, Mahan fait de sa théorie le produit d'une étude raisonnée de l'histoire, seule à même de fournir les enseignements intemporels quant à la conduite de la guerre navale. Or, dans l'histoire du monde, Mahan s'appuie avant tout sur celle de la France, qu'il construit comme un contre-exemple pour les ambitions maritimes des États-Unis<sup>61</sup>.

En effet, le jugement de Mahan sur la stratégie navale révolutionnaire est entièrement négatif. Selon lui, le refus de la bataille par les révolutionnaires puis par Napoléon est l'explication principale de la défaite française en 1815. Car pour Mahan, il est moins question de contradiction entre marine et République qu'entre bonne stratégie et mentalité française. Celui-ci a donc au moins le mérite de replacer la Révolution dans son contexte du long XVIII<sup>e</sup> siècle, bien que sa critique de la stratégie menée pendant la Révolution se distingue par sa virulence<sup>62</sup>. En somme il y aurait presque une « inaptitude constitutionnelle<sup>63</sup> » de la France à employer une stratégie directe de recherche de la bataille. Il s'agit du premier point à contester vigoureusement ici. La pensée de la maîtrise de la mer par la bataille décisive n'a pas échappé aux acteurs de la marine révolutionnaire, puisqu'ils ont tenté d'employer cette stratégie. Il est frappant que ce soit le régime le plus décrié de l'histoire maritime française, qui ait mis en œuvre cette volonté de maîtrise de la mer.

Cette tentative est fondée sur la recherche et le développement d'innovations dans le domaine de l'artillerie. De ce fait, la Révolution française constitue dans la pensée navale française le chaînon manquant entre le XVIII<sup>e</sup> siècle et la Jeune École. Cette dernière renvoie à une théorie stratégique française de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, qui voit dans les innovations techniques du moment (notamment les torpilles) un moyen de rendre caduques les grandes flottes de haute mer<sup>64</sup>. C'est

---

<sup>60</sup> Introduction d'Hervé COUTAU-BÉGARIE dans Raoul CASTEX, *Théories stratégiques, tome I, Généralités sur la stratégie, la mission des forces maritimes, la conduite des opérations*, Paris, Economica, 1996, p. XIV.

<sup>61</sup> Martin MOTTE, « L'influence de Mahan sur la Marine française », art. cit., p. 145.

<sup>62</sup> Il évoque notamment les « extravagances de la période », Alfred T. MAHAN, *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire: 1793-1812, volume 1, op. cit.* p. 59.

<sup>63</sup> Corbett emploie cette expression comme un constat critique des opinions de ses prédécesseurs : Julian S. CORBETT, *Principes de stratégie maritime*, Paris, Fondation pour les études de défense nationale, Economica, 1993 (Édition originale 1911), p. 122.

<sup>64</sup> Arne RØKSUND, *The Jeune École: the strategy of the weak*, Leiden, Brill, 2007, 242 p.

justement en défense de ces dernières que Mahan écrit son ouvrage. La marine révolutionnaire a elle fait le choix, en 1795, de la stratégie directe de recherche de la bataille, avec des armes nouvelles, mais montées sur de grandes unités, là où la Jeune École rêve du torpilleur comme la base de nouvelles flottes.

Néanmoins, la France républicaine n'a que brièvement suivi cette stratégie passée inaperçue. Durant l'essentiel de la période, la marine française n'a pas recherché la bataille, mais plutôt pratiqué la course d'État, l'attaque des convois, les débarquements, la protection des côtes et la flotte en vie. Or, cette stratégie aussi est à éclaircir, en tout cas dans le contexte précis de la Révolution française. Ce travail a déjà été entamé, soit par les théoriciens navals Corbett<sup>65</sup> ou Castex<sup>66</sup> au nom de l'importance de ce type d'opérations, soit du fait de la réalité du rapport de force matériel, par l'historien J. R. Dull<sup>67</sup>. Néanmoins aucun travail n'est venu se pencher en profondeur sur ces réalités militaires ingrates ; le faire permet d'avancer la nécessité du choix de la stratégie indirecte par les acteurs de la marine française, notamment sous le Directoire.

Stratégie indirecte donc, car pour saisir cette notion à sa juste mesure, il faut déjà la nommer. Il est possible de mesurer l'ombre portée de Mahan à ce qu'il n'existe aucun terme consensuel pour ce faire, à l'inverse de ce qui concerne la maîtrise de la mer. De nombreuses tentatives de conceptualisation coexistent : Mahan lui-même parle de « guerre d'escadres et de divisions<sup>68</sup> » ; Castex, de « guerre des communications<sup>69</sup> » ; Corbett, d'« actions sporadiques<sup>70</sup> ». Les auteurs récents ont encore diversifié le vocabulaire, comme James Pritchard qui parle de « *mission-oriented strategy* », ce qui est sans doute plus pertinent mais presque intraduisible en français<sup>71</sup>. Aucun de ces termes néanmoins ne rend justice à cette stratégie, car plutôt que d'indiquer sa nature ils en désignent l'outil (dans le cas de Mahan), un sous-ensemble des activités (*quid* des débarquements dans la conceptualisation de Castex ?), ou une définition spatiale assez vague (pour ce qui est de Corbett). Par ailleurs aucune de ces propositions de définitions, y compris celle de Pritchard d'une « stratégie de missions » n'est formellement incompatible avec la recherche de la bataille. Il est donc préférable de définir la stratégie indirecte en creux, comme une stratégie ne recherchant pas la maîtrise de la mer, mais pratiquant tout ce qui ne relève pas de cette ambition, ce qui sera détaillé plus bas.

---

<sup>65</sup> Julian S. CORBETT, *Principes de stratégie maritime*, op. cit., p. 87.

<sup>66</sup> Raoul CASTEX, *Théories stratégiques*, tome I, op. cit., p. 93.

<sup>67</sup> Jonathan R. DULL, « Why did the revolutionary navy fail? » dans *The Consortium on Revolutionary Europe, 1750-1850. Proceedings*, vol. 18, n°2, 1989, p. 121-137.

<sup>68</sup> « *Squadron and division warfare* » (Alfred T. MAHAN, *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire: 1793-1812*, volume 1, op. cit. p. 179).

<sup>69</sup> Raoul CASTEX, *Théories stratégiques*, tome I, op. cit., p. 167.

<sup>70</sup> « *Sporadic actions* » (Julian S. CORBETT, *Principes de stratégie maritime*, op. cit., p. 122).

<sup>71</sup> « Stratégie de missions » (James PRITCHARD, « French Strategy and the American Revolution: A Reappraisal », *Naval War College Review*, vol. 47, n°4, 1994, p. 97).



Il s'agit là néanmoins de définitions relevant d'une théorisation stratégique poussée. Dans la plupart des travaux, notamment généralistes et en langue française, la stratégie navale se limite à la distinction guerre de course/guerre d'escadre. Mais il est possible de retrouver aussi ces notions jusque dans des publications savantes d'excellente tenue ; pourtant il convient d'insister sur leur caractère inapproprié à la description de la guerre navale à l'époque moderne<sup>72</sup>. Pour prendre le premier terme, il est d'abord nécessaire de comprendre que cette expression est employée comme une synecdoque. La stratégie de course, telle qu'entendue par Vauban par exemple, recoupe bien d'autres activités que la course privée elle-même, et notamment la défense des côtes<sup>73</sup>. En conséquence, la désignation sous cette figure de style engendre une grande confusion. L'activité corsaire en tant que telle (non comprise comme désignant une stratégie) est en effet un moyen et non une fin. Elle est une entreprise privée dont le but unique est le profit, par la capture de navires marchands de la nation ennemie ; les effets militaires produits ne sont qu'une externalité positive de cette activité, en tout cas au niveau du capitaine corsaire et des armateurs. Les cabinets ministériels, eux en attendent des effets stratégiques, mais aussi des autres activités intégrées à la « stratégie de course ». En effet, pendant ces périodes dites de guerre de course, la flotte régulière ne reste pas inactive, réalité fondamentale dont la notion, en désignant la partie pour le tout, ne rend pas compte. La course n'est qu'un appoint à une stratégie plus générale qu'on ne peut donc désigner par ce seul terme en toute rigueur scientifique ; c'est pourquoi il lui est préférée ici la notion de stratégie indirecte. La confusion est d'autant plus grande que la chronologie d'une supposée guerre de course est complexe ; la notion est généralement appliquée aux guerres de Louis XIV après le tournant de la Hougue<sup>74</sup>, mais aussi à la Révolution française en général<sup>75</sup>, de manière particulièrement inappropriée dans ce dernier cas. En effet, la course a été suspendue du 22 juin 1793 au 10 août 1795<sup>76</sup>, avec encore par la suite des coups de frein ponctuels<sup>77</sup>, une réalité fort peu connue. Il est donc impropre de désigner une stratégie par une de ces parties, qui n'apparaît pas comme la plus importante, puisqu'elle est régulièrement interdite. Le terme de guerre d'escadre, lui, ne décrit guère mieux les réalités de la stratégie navale. Là encore, c'est l'outil

<sup>72</sup> François CARON, « Hervé Coutau-Bégarie et la stratégie navale », dans *Stratégique*, n°109, 2015/2, p. 29.

<sup>73</sup> Voir l'analyse des *Mémoires concernant la caprerie* de Vauban, datés de 1695, par Colombar LEBAS, « Vauban 1633-1707 », dans *Études Marines n°6 - Les larmes de nos souverains : la pensée stratégique navale française*, Paris, Centre d'études stratégiques de la Marine, mai 2014, p. 28.

<sup>74</sup> Daniel DESSERT, *Tourville*, Paris, Fayard, 2002, p. 262 et 290.

<sup>75</sup> Jérémie BENOÎT, Hélène TROMPARENT-DE-SEYNES, Alain NIDERLINDER, (commissaires), *Maquettes de la marine impériale. Collection du musée de la Marine*, dossier de presse, 17 juin - 14 septembre 2014, Versailles, Grand Trianon, p. 22.

<sup>76</sup> « Décret portant qu'il sera mis un embargo sur les corsaires et les bâtimens de commerce, jusqu'à ce que les armemens des vaisseaux de la République soient complétés », RLMC, tome 3, p. 477. « Rapport fait au nom du comité de salut public, par Defermon, relatif aux armemens en course », RLMC, tome 5, p. 398-403.

<sup>77</sup> Hervé PICHEVIN et David PLOUVIEZ, *Les corsaires nantais pendant la Révolution française*, Rennes, PUR, 2016, p. 93.

qui est désigné plutôt que l'objet de la stratégie. En somme, la guerre d'escadre correspondrait à un temps consacré aux vaisseaux de ligne, et la guerre de course aux unités légères. Or, encore une fois, les vaisseaux de ligne ne restent pas inactifs dans le cadre d'une stratégie indirecte ou dite de guerre de course.

Pour la même raison, il faut aussi rejeter toute tentative d'établir un parallèle entre la stratégie indirecte et la guerre asymétrique. En effet, le principe de cette dernière est la non-équivalence dans les moyens employés au combat ; ce qui n'est pas le cas dans la stratégie indirecte, car les outils militaires employés (vaisseaux et frégates, principalement) sont les mêmes que ceux des adversaires : c'est leur philosophie d'emploi qui diffère. Il n'est pas possible de désigner comme une forme de guerre asymétrique que les opérations sur des théâtres bien spécifiques, comme les Antilles, où l'emploi d'unités particulières à très faible tonnage comme les balaous\* distingue militairement cet espace du reste de l'Atlantique<sup>78</sup>. C'est aussi la guerre rêvée par Thomas Jefferson pendant ces années 1790, qui imagine les États-Unis mener la « *petite guerre* des unités légères de raid sur le commerce et d'une masse de bricks de défense côtière », mais sans navires de ligne<sup>79</sup>.

On voit que ceux-ci sont fondamentaux dans la stratégie indirecte, contrairement à ce que l'on pourrait imaginer comme un type de guerre faisant la part belle aux frégates, corvettes et navires encore plus légers. C'est bien sur le corps de bataille qu'il faut s'appesantir, car le rôle des frégates ne diverge guère, que la stratégie suivie soit directe ou indirecte ; dans les deux cas, elles doivent éclairer les flottes, escorter les convois, et surtout frapper le commerce ennemi. En revanche, la conduite des vaisseaux de ligne change du tout au tout en fonction du choix stratégique retenu, ce sont donc eux qui permettent de donner à voir les arbitrages politico-stratégiques. Dans une stratégie directe, ils doivent être concentrés en flotte et rechercher la bataille ; dans le cas d'une stratégie indirecte, ils se dispersent et remplissent des missions variées : attaque de convois, liaisons coloniales, débarquements, etc. C'est pour cette raison que les vaisseaux de ligne sont au cœur de cette étude, en particulier ceux de la flotte de Brest, qui seuls au sein de la marine de la République ont fait l'objet d'une base de données statistiques détaillée.

---

\* Petite goélette commune dans les Antilles.

<sup>78</sup> Alexandre MOREAU DE JONNÈS, *Aventures de guerre au temps de la République et du Consulat*, Paris, Pagnerre, 1858, p. 340. En toute rigueur il faut parler dans ce cas de guerre dissymétrique, car les moyens ne sont pas équivalents mais comparables (des navires dans les deux cas). Une véritable guerre asymétrique suppose une réelle différence de nature entre les moyens employés par les belligérants.

<sup>79</sup> « *petite guerre of the small commerce raider and a mass of coastal defence brigs* » cité par Richard HARDING, *Seapower and Naval Warfare, 1650-1830*, Annapolis, Naval Institute Press, 1999, p. 56. Il s'agit là encore des prémisses intellectuelles de la Jeune École. À noter que la petite guerre ne désigne pas à proprement parler la guérilla, mais bien des affrontements de guerre de postes et de coups de main sur une ligne de front. La citation de Thomas Jefferson constitue donc probablement une des premières manifestations du glissement du sens du mot.

Si la stratégie indirecte se définit le mieux en creux vis-à-vis de la stratégie directe, il convient néanmoins d'entrer dans le détail des missions qui la constituent pour en avoir une image nette. Celles-ci n'ont rien de réellement spécifique à la Révolution française, à part dans l'insistance sur certaines missions. Le premier rôle attribué à la flotte dans le cadre de la stratégie indirecte, et sans doute le plus théorisé et discuté, est celui de flotte en vie (*fleet in being*), terme employé notamment par Mahan lui-même. L'expression est apparue pour la première fois pour qualifier l'attitude non de la flotte française, mais de la flotte anglaise à l'issue de la bataille de Béziers en 1690, lorsque, vaincu, l'amiral Arthur Herbert explique que la simple poursuite de l'existence de sa flotte suffit à empêcher le débarquement d'une armée française, par la menace qu'elle constitue<sup>80</sup>. Ce principe de la flotte permettant de fixer les forces de l'adversaire, même en restant au port, a constitué une des activités principales de la marine révolutionnaire puis impériale, obligeant à minima les Britanniques à maintenir un budget élevé de la marine. Activités donc, car encore faut-il qu'un certain nombre de conditions soient réunies pour pouvoir parler de flotte en vie. Pour Corbett, « une stratégie navale défensive signifie maintenir la flotte en vie ; non seulement qu'elle existe mais qu'elle mène une vie active et dynamique<sup>81</sup> ». À ce titre, John B. Hattendorf propose quatre degrés d'intensité différents pour cette réalité :

1. Obtenir un certain degré de maîtrise de la mer en évitant temporairement une bataille décisive.
2. Réaliser des gains stratégiques en menant à bien des missions, comme l'attaque du commerce, en évitant une bataille décisive avec un ennemi supérieur.
3. Utiliser un harcèlement permanent et éviter l'ennemi afin d'empêcher l'ennemi d'user de la mer sans contraintes.
4. Opérer simplement dans le but d'assurer la survie d'une flotte d'opposition plus faible<sup>82</sup>.

Ce schéma fonctionne assez correctement en ce qui concerne la marine républicaine, qu'on peut voir passer à travers l'essentiel des étapes décrites ici durant la période révolutionnaire, et dans un ordre chronologique relativement respecté. C'est le cas en particulier pour la première étape, à savoir la tentative de bénéficier des gains de la maîtrise de la mer (comme le passage des convois) sans avoir à livrer bataille, repérable notamment pour la campagne de l'été 1794. Néanmoins, du fait de leur importance, il convient de faire une place à part à certaines opérations qu'Hattendorf inclut dans la flotte en vie, notamment l'attaque du commerce.

---

<sup>80</sup> John B. HATTENDORF, « The idea of a "fleet in being" in historical perspective » dans *Naval War College Review*, vol. 67, n°1, 2014, p. 43.

<sup>81</sup> « *a naval defensive means nothing but keeping the fleet actively in being - not merely in existence, but in active vigorous life* » (*Ibid.*, p. 45).

<sup>82</sup> « *1. Obtaining a degree of command of the sea by temporarily avoiding a decision in battle. 2. Achieving positive strategic benefit by carrying out missions, such as attack on trade, while avoiding a decisive engagement with a superior enemy. 3. Using continuous harassment and evasion of the enemy as a means of denying a superior enemy the unfettered use of the sea. 4. Using actions designed merely to ensure the survival of a weaker opposing fleet.* » (*Ibid.*, p. 47).

Celle-ci entre pleinement dans la stratégie indirecte, puis qu'il s'agit de cibler les unités protégées par la flotte ennemie sans risquer l'affrontement avec cette dernière. Il convient de distinguer deux réalités à ce propos : les attaques de convoi d'une part, et la course, notamment d'État, d'autre part. L'attaque de convois par le biais « d'escadres légères » ne date pas de la Révolution française ; cette idée d'employer ensemble des navires de ligne dans ce but se retrouve durant le reste du XVIII<sup>e</sup> siècle, notamment avec la première marine de Louis XV : « Maurepas prévoyait en effet en cas de rupture avec la Grande-Bretagne de former de petites « escadres séparées » ou « particulières », composées d'une demi-douzaine de vaisseaux et de frégates chacune, qui éviteraient la rencontre des forces navales ennemies et s'attaqueraient aux convois et aux flottes marchandes<sup>83</sup>. » La Révolution s'inscrit dans cette pratique avec des succès assez méconnus, fondés moins sur la qualité de marche des vaisseaux français dans l'absolu, que sur leur grande uniformisation à la fin du siècle<sup>84</sup>. Castex parle à propos de ce type d'opérations de « course par divisions<sup>85</sup> ».

On retrouve donc ce terme de course employé dans un sens improprement étendu, celui de tout type d'attaques sur le commerce ennemi. Une analyse rigoureuse des pratiques militaires navales impose pourtant de bien distinguer, malgré leur emploi généralement simultané, entre course privée et prédation commerciale menée par les navires de l'État, qui vise d'abord (en théorie) des effets militaires. Pour décrire cette dernière réalité, le terme de course d'État, employé par Christophe Gobert ainsi qu'Hervé Pichevin et David Plouviez, est le moins problématique<sup>86</sup>. La course d'État est donc une des déclinaisons majeures de la stratégie indirecte, car elle en reflète l'essence même : interdire la mer au commerce ennemi, mais de manière détournée, sans passer par l'étape de la destruction des forces de l'adversaire. Le degré d'insistance des ordres donnés aux commandants d'unités ou d'escadres concernant la nécessité de faire des prises constitue généralement un bon indicateur de l'importance accordée à cette chasse au commerce ennemi par les bureaux de la Marine, tout comme l'insistance ou non sur la construction d'unités légères particulièrement propres à ce rôle<sup>87</sup>.

Néanmoins, les sorties sont rarement ordonnées avec comme seul but l'attrition du commerce ennemi. Elles s'articulent à d'autres opérations, notamment la protection des côtes, qui

---

<sup>83</sup> Pierre LE BOT, « La première marine de Louis XV. Une expérience fondatrice (1715 – 1745) », position de thèse, dans *Revue d'histoire maritime*, n°30, 2021/2, p. 233-240.

<sup>84</sup> Voir *infra* chapitre un.

<sup>85</sup> Raoul CASTEX, *Théories stratégiques, tome I, op. cit.*, p. 146.

<sup>86</sup> Christophe GOBERT, « Les marins du port de Toulon au XVIII<sup>e</sup> siècle, entre guerres et marchandises » dans *Commerce et économie dans la guerre et la paix. Actes du 136<sup>e</sup> Congrès national des sociétés historiques et scientifiques*, « Faire la guerre, faire la paix », Paris, Éditions du CTHS, 2012, p. 41. Hervé PICHEVIN, David PLOUVIEZ, *Les corsaires nantais pendant la Révolution française, op. cit.*, p. 57.

<sup>87</sup> Voir notamment la spécificité de la séquence dominée par Kerguelen ; *infra* chapitre quatre, 1.

impose la nécessité d'en chasser corsaires et unités légères ennemies. Dans le même registre défensif se trouve le maintien des liaisons coloniales. En effet, notamment sous le Directoire, la marine continue d'être l'instrument d'un contact régulier avec les espaces de l'Atlantique français, une des tâches obscures dont l'historiographie rend peu compte mais sans laquelle l'histoire coloniale serait profondément modifiée. La spécificité révolutionnaire y est parfois sensible, comme dans le cas des déportations successives en Guyane. L'aspect politique de ces déportations, notamment celle des députés fructidorisés sous le Directoire, a été étudié, mais sans mettre en perspective l'insertion de ces missions dans la stratégie navale de la France<sup>88</sup>.

Si les transports de troupes et de munitions à caractère défensif sont réguliers pendant la période, l'historiographie a surtout insisté sur ceux à caractère offensif<sup>89</sup>. En effet, la stratégie indirecte se caractérise notamment par l'usage stratégique de descentes et de débarquements. La distinction entre les deux notions est fondée sur l'horizon attribué à l'attaque : « L'utilisation du substantif « descente » [...] met en évidence un aspect ponctuel, sans occupation durable et organisée<sup>90</sup>. » Les épisodes les plus connus de la période sont sans surprise les débarquements (ou tentative de), comme celui d'Irlande, durant l'hiver de l'an V, ou celui d'Égypte en 1798. Les descentes elles sont moins connues, et pourtant particulièrement dignes d'intérêt, comme celle de Fishguard au Pays de Galles<sup>91</sup>. Là encore, il s'agit d'ignorer l'étape d'acquisition de la maîtrise de la mer pour faire immédiatement un usage stratégique de cet espace, ce qui est évidemment une pratique en contradiction complète avec le canon stratégique mahanien.

Enfin, le cas le plus complexe d'emploi de la flotte dans le cadre de la stratégie indirecte est dans un rôle d'interposition, miroir inversé des débarquements. Il s'agit d'empêcher le passage d'une flotte ennemie, ou de s'interposer entre elle et un objectif. La bataille n'est évidemment pas recherchée, mais elle peut être livrée pour protéger l'objet de la campagne. Cette configuration se retrouve fréquemment : à l'été 1793 lorsque la flotte de Brest à Belle-Île s'interpose entre la flotte britannique et les Vendéens en insurrection<sup>92</sup>, ainsi que durant la campagne de 1794 lorsqu'il s'agit de protéger le convoi de farine venu d'Amérique<sup>93</sup> ; ou, enfin, pour faire obstacle aux débarquements ennemis, volontairement ou involontairement, en 1795<sup>94</sup>. Sur ce point, il est

---

<sup>88</sup> Louis-José BARBANÇON, « Aux origines de la guillotine sèche. La déportation dans les Assemblées révolutionnaires », *Criminocorpus* [En ligne], *Les bagnes coloniaux*, mis en ligne le 01 janvier 2007, consulté le 31 août 2021. URL : <http://journals.openedition.org/criminocorpus/147>

<sup>89</sup> Edouard DESBRIÈRE, *1793-1805 : projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques*, Paris, Librairie Militaire R. Chapelot, 1900, 4 vol.

<sup>90</sup> Michel DEPEYRE, *Tactiques et stratégies navales : de la France et du Royaume-Uni de 1690 à 1815*, *op. cit.*, p. 359.

<sup>91</sup> Voir *infra* chapitre neuf, 1.

<sup>92</sup> Voir *infra* chapitre quatre, 1.

<sup>93</sup> Voir *infra* chapitre cinq, 2.

<sup>94</sup> Voir *infra* chapitre six.

intéressant de se placer dans une perspective longue : la victoire de la Chesapeake en 1781, si célébrée par l'historiographie<sup>95</sup>, rentre aussi dans cette catégorie d'opérations. La mise sous cloche réussie par la marine française de l'insurrection vendéenne jusqu'en 1795 peut être étudiée à nouveaux frais avec ce paradigme ; le succès de 1793 est en réalité comparable à celui de la Chesapeake puisqu'il s'agit là aussi d'empêcher la liaison entre une force ennemie et la flotte britannique venue à son secours<sup>96</sup>.

Ce long développement était nécessaire pour caractériser la stratégie indirecte. Mais si la notion est à présent plus claire, il reste à expliquer en quoi celle-ci nécessite une réévaluation de son efficacité militaire.

La réflexion procède d'un étonnement. Dans l'ensemble des analyses à chaud du conflit révolutionnaire du côté français, y compris celles apparues peu après la guerre, c'est non pas l'emploi de la stratégie indirecte qui est déplorée, mais bien au contraire son absence. L'amiral Kerguelen, dans son ouvrage *Relation des combats et des événements de la guerre maritime de 1778 [...] terminée par un Précis de la guerre présente, des causes de la destruction de la marine, et des moyens de la rétablir*, paru en 1796, indique très clairement son point de vue :

Quant à la manière de faire la guerre aux nations maritimes coalisées il n'en est qu'une seule. [...] J'ai dit et je ne cesserai de le dire que l'on ne fera jamais bien la guerre aux nations maritimes coalisées qu'en détruisant leur commerce. Je suis si convaincu de cette vérité que si la république n'avait aucun vaisseau de ligne et qu'elle me chargeât de faire la guerre sur mer je ne ferais construire aucun vaisseau de ligne et au lieu de bâtir 60 gros vaisseaux je ferais construire et équiper pour le même prix 400 bâtiments [...] et je forcerais sous un an toutes les nations maritimes à demander la paix. Les armées navales qui coûtent des sommes prodigieuses et qui se mesurent de loin avec toute la subtilité de la tactique ne produisent d'autre effet que de ruiner également les deux partis. Cette manière dispendieuse de faire la guerre ne convient pas à une République<sup>97</sup>.

Kerguelen articule politique et stratégie militaire, point fondamental, estimant qu'il existe une manière républicaine de mener le combat. Celle-ci ne doit pas être trop coûteuse (et l'on retrouve là, à la fois le principe d'économie des forces, et un autre élément-clé de ce qui sera la Jeune École au XIX<sup>e</sup> siècle), et s'en prendre directement au commerce ennemi, sans s'encombrer

---

<sup>95</sup> François CARON, *La Guerre incomprise ou la Victoire volée : bataille de la Chesapeake, 1781*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1989, 611 p.

<sup>96</sup> Olivier ARANDA, « Les pratiques stratégiques de la marine française, de Louis XVI au début de la Révolution française, 1780-1794 », dans *Revue de l'Histoire de Versailles et des Yvelines*, tome 103, 2021, p. 87-99.

<sup>97</sup> Yves-Joseph de KERGUELEN de TRÉMAREC, *Relation des combats et des événements de la guerre maritime de 1778 entre la France et l'Angleterre, mêlée de réflexions sur les manœuvres des généraux, précédée d'une adresse aux marins sur la disposition des vaisseaux pour le combat, et terminée par un Précis de la guerre présente, des causes de la destruction de la marine, et des moyens de la rétablir*, Paris, Imprimerie de Patris, 1796, p. 20-22.

de vaisseaux de ligne. Ce que décrit Kerguelen ici n'est ni plus ni moins qu'une forme extrême de stratégie indirecte. Or il est important de souligner que ce propos a valeur de lieu commun à partir de 1795 ; il est possible d'en retrouver d'innombrables avatars, notamment dans la presse ; ainsi du *Journal de Perlet*, qui déplore les sorties d'escadres de l'année 1795 dans un numéro de l'été : « Ce n'est pas d'aujourd'hui que nous avons annoncé que toutes ces sorties maritimes tentées si imprudemment, pendant que nous avons une évidente infériorité de forces, ne serviroient qu'à faire prendre tous nos vaisseaux les uns après les autres, et à anéantir tout à fait notre marine. On n'y a que trop réussi<sup>98</sup>. »

Dans les premiers bilans de la guerre révolutionnaire, non seulement le discours du refus de la bataille ne se nuance pas mais il se radicalise. Ainsi en 1802, dans un des premiers ouvrages théoriques concernant la guerre navale à dépasser les questions tactiques pour aborder la stratégie<sup>99</sup>, Audibert de Ramatuelle donne sa faveur à ce qui est en réalité une définition de la stratégie indirecte : « La marine française a toujours préféré la gloire d'assurer ou de conserver une conquête, à celle plus brillante peut-être, mais moins réelle en effet, de prendre quelques vaisseaux ; et en cela elle s'est plus rapprochée du véritable but que l'on doit supposer à la guerre<sup>100</sup>. » Là encore, l'historiographie du XX<sup>e</sup> siècle n'a pas eu de mots assez durs pour cette philosophie<sup>101</sup>. Pourtant, au même moment et dans une démarche similaire de retour sur la décennie révolutionnaire, avec pour principal destinataire Bonaparte, l'ancien ministre Forfait tire les mêmes conclusions en présentant sa vision de la manière dont la guerre aurait dû être menée, au moins à ses débuts :

On eût organisé contre le commerce anglois une guerre de flibustiers, où les marins se seroient formés successivement, sous la protection des flottes toujours menaçantes, toujours montrant un appareil de descentes, mais ne sortant jamais des rades, à moins d'occasions évidemment favorables, jusqu'à ce qu'une quantité suffisante d'officiers et de marins eût pu devenir assez instruite par des courses isolées, et en petites escadres<sup>102</sup>.

S'ils divergent quelque peu sur le type d'opérations sur lequel mettre l'accent à l'intérieur de la stratégie indirecte, les deux auteurs refusent catégoriquement, au sortir de la guerre, la recherche de la bataille de destruction dont Mahan a fait la clef de voûte de toute bonne stratégie. Comment expliquer un décalage aussi spectaculaire des analyses, à près d'un siècle de distance ?

---

<sup>98</sup> *Journal de Perlet*, n° 1018, 22 messidor an III (10 juillet 1795), p. 3-4.

<sup>99</sup> Michel DEPEYRE, « Audibert Ramatuelle ou des enseignements perdus », dans Hervé COUTAU-BÉGARIE (dir.), *L'Évolution de la pensée navale I*, op. cit., p. 79-88.

<sup>100</sup> Joseph d'AUDIBERT de RAMATUELLE, *Cours élémentaire de tactique navale : dédié à Bonaparte*, Paris, Baudouin, 1802, p. 363.

<sup>101</sup> René Daveluy, notamment, parle de « sophisme » à propos de cette remarque : Michel DEPEYRE, *Tactiques et stratégies navales : de la France et du Royaume-Uni de 1690 à 1815*, op. cit., p. 390-391.

<sup>102</sup> Pierre-Alexandre FORFAIT, *Lettres d'un observateur sur la marine*, Paris, Clousier, 1802, p. 9.

L'historiographie mahanienne du fait naval a pourtant aisément démontré l'aporie de la stratégie indirecte menée par la France<sup>103</sup>. Les flottes des débarquements tentés sans maîtrise de la mer sont susceptibles d'être interceptées dans une situation très délicate et détruites. Même lorsque ce scénario catastrophique est évité, les débarquements échouent fréquemment du fait de la hantise de voir une flotte ennemie plus puissante apparaître sur le théâtre des opérations. Les navires ou escadres isolées qui frappent le commerce ennemi finissent par rencontrer un adversaire supérieur, puisque les vaisseaux ennemis naviguent librement quand ceux de la France sont confinés dans les ports. D'une manière générale, le « refus du combat érigé en système<sup>104</sup> » a des effets extrêmement délétères : l'affrontement cesse d'être une réalité attendue de la guerre pour devenir une catastrophe. Pour chaque escadre ou navire français, « la rencontre était déjà une chance contraire<sup>105</sup> », ce qui n'est pas le meilleur état d'esprit dans lequel se présenter au combat. Au long terme, la stratégie indirecte n'est donc pas tenable, ce que ne semblent pas avoir vu les différents contemporains cités dans un premier temps.

Mais existait-il une alternative ? C'est évidemment le cœur de la question. Déjà, en se fondant sur une analyse quantitative sommaire, certains auteurs ont pu arguer qu'il n'était pas raisonnable pour la France, au vu du rapport de force, de tenter l'affrontement décisif<sup>106</sup>. Aujourd'hui, les outils récents de dénombrement de la flotte française permettent de donner à voir plus crûment encore la réalité d'une marine française très inférieure numériquement aux Britanniques et à leurs nombreux alliés<sup>107</sup>. De plus, les recherches actuelles ont montré que l'avantage qualitatif des navires, que l'on attribuait traditionnellement à la France, relève du mythe historiographique<sup>108</sup>. Il s'agit donc ici de faire l'hypothèse que les contemporains de la Révolution avaient conscience de ce rapport de force, bien plus que la génération de Mahan, et qu'il faut voir là une des principales explications de la stratégie indirecte française et de son incompréhension par la suite. Comme le dit brutalement l'amiral Villaret-Joyeuse, toujours à l'été 1795 : « Si nous mettons quarante vaisseaux dehors, les ennemis en opposeront soixante<sup>109</sup>. »

Plus en profondeur, la stratégie indirecte s'explique aussi par une philosophie de la guerre bien différente entre les hommes de la Révolution et ceux de la fin du XIXe siècle et du XXe siècle.

---

<sup>103</sup> Alfred T. MAHAN, *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire: 1793-1812*, volume 1, op. cit. p. 179-180.

<sup>104</sup> Raoul CASTEX, *Théories stratégiques*, tome I, op. cit., p. 47.

<sup>105</sup> Edmond JURIEN de LA GRAVIÈRE, *Guerres maritimes sous la République et l'Empire*, Vol. 1, Paris, Charpentier, 1879, p. 233.

<sup>106</sup> Jonathan R. DULL, « Why did the revolutionary navy fail? », art. cit.

<sup>107</sup> Alain DEMERLIAC, *La marine de la Révolution : nomenclature des navires français de 1792 à 1799*, Nice, Omega, 1996, 358 p. Voir en particulier *infra* chapitre un, 2.

<sup>108</sup> Voir *infra* chapitre un, 2.

<sup>109</sup> SHD-MV, BB4 68 f°127, lettre de l'amiral Villaret-Joyeuse au Commissaire de la Marine Redon de Beaupréau, 28 messidor an III (16 juillet 1795).



Une deuxième hypothèse est avancée ici : la destruction de la flotte adverse ne faisait pas partie de l'horizon d'attente de la plupart des marins français de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, et peut-être d'ailleurs faut-il voir là une des raisons de l'échec de la greffe des obus souhaités par le Comité de salut public. Ces hommes avaient connu la victoire dans le cadre de la guerre d'indépendance américaine avec une stratégie indirecte, et étaient prêts à se contenter de l'attrition de la volonté ennemie de combattre, suffisante pour amener une victoire limitée mais bien réelle, si elle s'articule avec des succès terrestres. En effet l'historiographie mahanienne passe un peu rapidement sur un point essentiel : les guerres de la Révolution furent victorieuses pour la France républicaine. Attribuer à la stratégie indirecte un résultat désastreux suppose d'enjambrer commodément la paix d'Amiens, une démarche particulièrement téléologique et pourtant très répandue notamment dans l'historiographie en langue anglaise<sup>110</sup>. Si l'on se limite à la décennie révolutionnaire, la marine française parvint à être une gêne suffisante, notamment pour le commerce, et une menace de débarquement suffisamment précise pour susciter un désir de paix en Angleterre, tout en refusant une bataille dont l'issue décisive aurait pu avoir des conséquences catastrophiques : « Ce furent souvent, pour la France, les seuls choix et cibles possibles à portée de ses armes. En les adoptant, le commandement français espérait, à défaut de pouvoir porter sur mer un coup décisif à l'ennemi, du moins l'affaiblir suffisamment, lui interdire les succès faciles qui émeuvent les opinions publiques et pèsent sur la conduite de la guerre et les négociations de paix<sup>111</sup>. » Les suites diplomatiques de la bataille d'Aboukir donnent clairement à voir les effets désastreux qu'aurait pu avoir une destruction de la flotte de Brest<sup>112</sup>. La stratégie indirecte à l'inverse consistait en une voie relativement sûre vers une victoire limitée, à l'image du déroulement de la guerre d'indépendance américaine<sup>113</sup>. L'acceptation par les belligérants d'une paix de compromis vient relativiser la rupture révolutionnaire dans la nature de la guerre. En revanche, le refus de traiter de la France et de l'Angleterre durant les guerres de l'Empire rend cette stratégie bien plus inefficace, et c'est là qu'un seuil est franchi, notamment avec l'absence d'une habituelle pause dans les conflits, que l'on pouvait observer au XVIII<sup>e</sup> siècle.

---

<sup>110</sup> À ce titre, il n'est pas innocent que les ouvrages de Ramatuelle et de Forfait datent de 1802, et non de 1816.

<sup>111</sup> François CARON, « De la maîtrise de la mer » dans *Stratégique*, n°89-90, 2008/1-2, 2008, p. 116. Cette analyse est proposée par l'auteur pour l'ensemble du XVIII<sup>e</sup> siècle, mais sa déclinaison à la Révolution française a tardé, pour les raisons évoquées plus haut.

<sup>112</sup> Michèle BATTISTI, *La bataille d'Aboukir, 1798 : Nelson contrarie la stratégie de Bonaparte*, Paris, Economica, 1998, p. 128-131.

<sup>113</sup> Agustín GUIMERÁ RAVINA, « La stratégie navale et la navigation espagnole vers les Antilles et le Golfe du Mexique » dans Olivier CHALINE, Philippe BONNICHON, Charles-Philippe de VERGENNES, *Les marines de la guerre d'indépendance américaine (1763 - 1783). Tome 2 - L'opérationnel naval*, Paris, PUPS, 2018, p. 68 et 89.

Il va donc sans dire que ce nouveau regard sur la stratégie indirecte s'inscrit dans le débat sur la guerre totale<sup>114</sup>. En réalité, à l'exception de quelques mois de l'année 1795 (certes particulièrement importants) les différents gouvernements républicains n'ont pas cherché la destruction de l'adversaire, du moins du fait de l'outil naval ; ils ont compté sur une usure de la volonté de combattre de l'adversaire, ce qui excluait tout rêve d'hégémonie. Ce simple constat vient relativiser une bonne partie des analyses de la guerre révolutionnaire vues comme une guerre d'annihilation<sup>115</sup>. De plus, la stratégie indirecte est une stratégie catégorielle, puisqu'elle ne concerne que les aspects maritimes de l'affrontement. Mais elle s'articule de manière particulièrement harmonieuse avec la stratégie générale de la France en guerre, à travers le principe d'économie des forces, dont Hervé Drévillon a montré qu'il est au cœur des conceptions militaires de la décennie, contrairement à ce qui a été longtemps avancé<sup>116</sup>. De ce fait, la stratégie globale de la France retrouve une partie de la cohérence dont le manque apparent avait troublé les observateurs, notamment à travers les destins semble-t-il si divergents des armées de terre et de la marine française.

Cela ne signifie pas, néanmoins, qu'il faille minimiser les échecs de la marine française. Si le bilan stratégique est bien moins catastrophique qu'en apparence, les apparences comptent, et les contemporains ont eu assez rapidement, mais pas immédiatement, le sentiment d'un naufrage de la marine<sup>117</sup>, notamment après la sortie du Grand Hiver 1794-1795<sup>118</sup>. Ce sentiment doit néanmoins être analysé de manière critique, car il procède en bonne partie de l'instrumentalisation immédiate de la période du gouvernement révolutionnaire désignée comme désastreuse, dans un procédé semblable au traitement de la période baptisée « Terreur », dont Jean-Clément Martin a rendu

---

<sup>114</sup> L'idée d'une nature nouvelle des conflits avec la Révolution française a d'abord été défendue par Jean-Yves GUIOMAR dans son ouvrage, *L'invention de la guerre totale, XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Éditions du Félin, 2004, puis par David A. BELL dans *The First Total War : Napoleon's Europe and the Birth of Warfare as We Know It*, Boston, Houghton Mifflin Harcourt, 2007, 420 p. La notion a suscité des réponses critiques ; notamment David A. BELL, Annie CRÉPIN, Hervé , Olivier FORCADE, Bernard GAINOT, « Autour de la guerre totale », *Annales historiques de la Révolution française*, n°364, 2011/2, p. 153-170, ainsi que Pierre SERNA, Antonino DE FRANCESCO, Judith A. MILLER, *Republics at War, 1776-1840: Revolutions, Conflicts, and Geopolitics in Europe and the Atlantic World*, New York, Palgrave Macmillan, 2013, 312 p.

<sup>115</sup> David A. BELL, *The First Total War : Napoleon's Europe and the Birth of Warfare as We Know It*, *op. cit.*, p. 7.

<sup>116</sup> Hervé DRÉVILLON, Olivier WIEVORKA (dir.), *Histoire militaire de la France, I. Des Mérovingiens au Second Empire*, Paris, Perrin, 2018, p. 472.

<sup>117</sup> Kerguelen parle déjà de destruction de la marine dans le titre de son ouvrage de 1796. Yves-Joseph de KERGUÉLEN de TRÉMAREC, *Relation des combats et des événements de la guerre maritime de 1778...*, *op. cit.*

<sup>118</sup> « A quelle époque a-t-on commencé à dire que la marine était désorganisée ? Il y a un an après la malheureuse sortie de l'escadre au mois de nivôse. » (*L'Ami des lois, ou Mémorial politique et littéraire*, 10 nivôse an IV (31 décembre 1795), p. 1).

compte<sup>119</sup>. En effet, le tableau de la marine des années 1793-1794 a été noirci dans une logique thermidorienne, et notamment par ceux-là mêmes qui en avaient été les principaux acteurs, comme l'amiral Villaret-Joyeuse<sup>120</sup>. Ce sont donc les acteurs de la période qui ont d'abord cherché à imposer un sens au moment naval qu'ils venaient de vivre, et non les historiens ; ce qui doit inciter à la prudence, là encore dans un procédé semblable à la création de la catégorie « Terreur »<sup>121</sup>. Le parallèle est d'autant plus frappant qu'à l'image de ce qui concerne la violence politique, la marine révolutionnaire fait régulièrement l'objet de publications empruntant à la rhétorique du dévoilement d'une face cachée de la Révolution, alors qu'elles s'appuient essentiellement sur une reprise d'arguments présents dès Thermidor, notamment en ce qui concerne la composition du corps des officiers<sup>122</sup>. Ces attaques ont été intégrées par l'historiographie en langue anglaise (notamment Mahan<sup>123</sup>), souvent sans tenir compte de la chronologie politique fine et donc de la spécificité du moment thermidorien, et étendues sans grandes précautions à l'ensemble de la période révolutionnaire.

Ce distinguo entre réalités de la marine et perceptions du public tient aussi à la difficulté de rendre compte de la stratégie indirecte. En effet, les coups de mains, prises de navires marchands, et autres descentes sont bien moins susceptibles de susciter l'enthousiasme que les victoires lors de batailles en ligne. En somme, les obstacles au saisissement de la stratégie française par l'opinion publique de la période révolutionnaire et ceux qui expliquent le désintérêt de l'historiographie qui a suivi se recourent en bonne partie.

La question stratégique est donc fondamentale, et même écrasante : c'est sa logique qui dicte les succès et les échecs de la marine française pendant la période. Lorsque la stratégie employée est cohérente, notamment avec le rapport de force, les flottes de la République connaissent leurs rares succès ou une absence d'échec ; quand la stratégie employée est peu claire, et s'articule mal avec la direction politique du conflit, c'est le désastre. Incidemment, il s'agit de relativiser les explications traditionnelles des échecs révolutionnaires : le désordre des administrations, le remplacement des officiers, l'effondrement de la discipline. Ces explications sont souvent erronées, largement exagérées, ou n'ont rien de propre à la marine révolutionnaire.

Mais pour s'en rendre compte, il faut se plonger dans la réalité concrète de la marine républicaine, avec un dernier plan d'analyse, l'opérationnel naval. Il s'agit du niveau intermédiaire

---

<sup>119</sup> Jean-Clément MARTIN, *La Terreur : vérités et légendes*, Paris, France, Perrin, 2017, p. 14.

<sup>120</sup> Norman HAMPSON, *La marine de l'an II : mobilisation de la flotte de l'Océan, 1793-1794*, op. cit., p. 198. Voir *infra* chapitre sept, 1.

<sup>121</sup> Jean-Clément MARTIN, *La Terreur : vérités et légendes*, op. cit., p. 8.

<sup>122</sup> Joseph MARTRAY, *La destruction de la marine française par la Révolution*, op. cit., p. 68-69.

<sup>123</sup> Alfred T. MAHAN, *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire: 1793-1812*, volume 1, op. cit. p. 56.

dans l'analyse militaire entre le stratégique et tactique ; sur ce dernier objet, en revanche, cette étude ne s'appesantit qu'exceptionnellement<sup>124</sup>. En effet, il faut là encore affirmer que les dimensions supérieures de l'analyse militaire ont une bien plus grande valeur heuristique ; l'effet-catalogue d'une description de combats individuels obscurcit souvent la compréhension en ramenant le conflit à un simple décompte de points « comme pour des matchs de football »<sup>125</sup>. Surtout, les résultats tactiques des combats sont dans l'immense majorité des cas dictés par les options stratégiques et les réalités opérationnelles de la guerre. C'est en particulier le cas pour les duels de frégates, qui notamment sous le Directoire vont presque exclusivement dans le sens britannique, principalement car les unités françaises ont pour consigne de fuir tout combat.

Le niveau opérationnel en revanche est indispensable à la compréhension du conflit. Dans sa spécificité navale, la notion a été forgée par Olivier Chaline. Il s'agit de « considère[r] d'un même mouvement une conception et une exécution » pour une campagne navale, depuis sa planification administrative (perceptible par une série d'ordres du plus haut niveau jusqu'aux commandants des unités), jusqu'à sa réalisation sur les mers et les océans (ce sont alors les rapports et la correspondance des commandants qui permettent de saisir cette dimension<sup>126</sup>). Le niveau opérationnel correspond à la déclinaison de la philosophie stratégique choisie en mouvements de navires sur les théâtres, « donc au-dessus de la direction d'une unité ou d'un groupe d'unités au combat et en dessous des choix effectués par le commandement suprême en fonction des buts de guerre de l'État<sup>127</sup> ».

Tout d'abord, le niveau opérationnel a pour mérite de remettre au centre du travail la mer elle-même. Les vents et les courants influent fortement sur la plupart des choix effectués à la mer, et le niveau d'analyse opérationnel permet d'en rendre compte. Ces réalités tendent à s'éloigner du regard lorsque l'on se concentre exclusivement sur la direction de la guerre navale, alors qu'elles sont fondamentales<sup>128</sup>. Par ailleurs, la teneur des opérations françaises est fort peu connue, n'ayant fait l'objet d'aucuns travaux modernes. Les publications récentes construisent fréquemment leurs raisonnements sur des histoires du XIX<sup>e</sup> siècle, se privant ainsi de bases solides. Les grandes fresques classiques, telles que les travaux de William James<sup>129</sup>, s'appuient en effet avant tout sur le

---

<sup>124</sup> Il est possible aussi de parler d'évolutions navales pour le domaine tactique.

<sup>125</sup> « *as if they were football games* » (J. R. DULL, « Why did the revolutionary navy fail? », art. cit., p. 130).

<sup>126</sup> Olivier CHALINE, « L'opérationnel naval, une histoire du faisable » dans O. CHALINE, P. BONNICHON, C.-P. de VERGENNES, *Les marines de la guerre d'indépendance américaine (1763 - 1783). Tome 2 : L'opérationnel naval*, op. cit., p. 10.

<sup>127</sup> *Ibid.*, p. 11.

<sup>128</sup> À ce titre, voir l'indispensable présentation des réalités de la navigation dans l'Atlantique au XVIII<sup>e</sup> siècle par Olivier CHALINE, *La mer et la France : quand les Bourbons voulaient dominer les océans*, Paris, Flammarion, 2016, p. 23-44.

<sup>129</sup> William JAMES, *The Naval History of Great Britain, volume 1*, London, Harding-Lepard, 1826, 515 p.

niveau tactique ; de plus, elles contiennent des erreurs, du fait d'un biais national ou d'une méconnaissance des sources françaises<sup>130</sup>. Ces erreurs sont aussi liées aux spécificités de la période révolutionnaire, comme le calendrier<sup>131</sup>. Par ailleurs, les ouvrages récents se confinent fréquemment à la seule sphère stratégique, ce qui leur fait commettre de lourds contresens sur la réalité des opérations, jetant une ombre sur leurs échafaudages intellectuels<sup>132</sup>. Les outils informatiques actuels, comme les bases de données et la projection géolocalisée des trajectoires des navires à partir des journaux de bords des unités, permettent de restituer précisément les opérations. En acceptant de rentrer dans ce niveau de détail, il est possible de se pencher sur les décisions des officiers de la marine républicaine, et de les exonérer des accusations d'incompétence que l'historiographie a fait porter sur eux sans généralement donner d'exemples précis. De plus, il apparaît qu'à aucun moment, les bureaux de la Marine ne perdent la capacité de commander et de contrôler la flotte française ; quant aux équipages, ils ne sortent guère de l'ordinaire du XVIII<sup>e</sup> siècle français<sup>133</sup>.

Une étude sérieuse des opérations de la marine républicaine permet aussi de faire ressortir des espaces largement oubliés par l'historiographie révolutionnaire du fait naval : les colonies. En effet, si les grandes batailles et les mouvements de flottes principaux se concentrent sur les théâtres européens, les actions essentielles à la stratégie indirecte comme les raids ou les attaques de convois se déploient à l'échelle de l'Atlantique. Cette échelle atlantique, qui semble aller de soi dans l'analyse de la guerre de Sept ans ou de la guerre d'indépendance américaine, est moins apparente pour les conflits de la Révolution française. Les causes de ce phénomène sont multiples, parmi lesquelles il convient de souligner l'importance des évolutions de l'impérialité de la France. En effet, l'historiographie récente a mis en avant le caractère impérial de la monarchie française au XVIII<sup>e</sup> siècle, une réalité qui s'altère pendant la Révolution française mais qui persiste<sup>134</sup>. La

---

<sup>130</sup> Olivier ARANDA, « L'historiographie anglaise de la puissance navale pendant la Révolution française », dans *La Révolution française* [En ligne], n°23, 2022, mis en ligne le 29 juin 2022, consulté le 01 septembre 2022, p. 4-5. URL : <http://journals.openedition.org/lrf/6934>.

<sup>131</sup> Jean BOUDRIOT, *L'artillerie de mer. Marine française 1650-1850*, Paris, A.N.C.R.E., 1992, p. 116. L'auteur situe de manière erronée floréal an III en 1794, ce qui est sans doute lié au poids de cette année dans les guerres de la Révolution.

<sup>132</sup> Hervé COUTAU-BÉGARIE, *La puissance maritime : Castex et la stratégie navale*, Paris, Fayard, 1985, p. 137. L'auteur fait une description particulièrement erronée de la fin de la bataille de Prairie, sans fondement documentaire. On touche là aussi aux différences épistémologiques entre polémologie et histoire. Pour une synthèse récente sur la bataille de Prairie, voir Olivier ARANDA, *La bataille de Prairie : le Fleurus de la marine républicaine ?*, Mémoire de M2 sous la direction de Pierre SERNA, Paris 1 Panthéon Sorbonne, 2015, 280 p.

<sup>133</sup> Voir *infra* chapitre un, 1.

<sup>134</sup> Pierre SERNA, « Toute révolution est guerre d'indépendance », dans Jean-Luc CHAPPEY, Bernard GAINOT, Guillaume MAZEAU, Frédéric RÉGENT, Pierre SERNA, *Pour quoi faire la Révolution*, Marseille,

République française est donc aussi un empire de par son organisation spatiale et politique. Or, au-delà du domaine proprement politique, la difficulté de penser une marine républicaine concerne aussi ce rapport à l'impérialité. Consubstantielle aux colonies, dont elle partage la tutelle ministérielle, la marine apparaît comme un outil par excellence de la domination outre-mer. Les historiens semblent avoir répugné à s'attaquer au problème que pose l'usage de cette marine dans une logique qui reste impériale, mais teintée parfois d'une volonté émancipatrice qui en brouille la compréhension ; et ce, à l'inverse d'une monarchie reconstruite au XIX<sup>e</sup> siècle comme forcément conquérante et tournée vers les horizons lointains<sup>135</sup>. Cela apparaît notamment à propos de la question de la lutte contre la traite et l'esclavage menée par la marine française durant le Directoire, une réalité passée totalement inaperçue de l'historiographie<sup>136</sup>.

D'une manière plus générale, il s'agit ici de restituer l'importance de l'espace liquide de l'Atlantique dans la réalité révolutionnaire. Car si une solide historiographie coloniale s'est développée<sup>137</sup>, celle-ci a tendance à ignorer largement l'impact sur les espaces coloniaux de décisions prises en métropole ; il faut redonner à voir le trait d'union atlantique entre espaces coloniaux et Europe, avec des liens principalement pris en charge par la marine de guerre durant la période. Le peu de goût pour l'histoire militaire a fait passer sous silence l'impact majeur de certaines décisions navales, comme l'annulation de l'expédition de Saint-Domingue prévue avant la déclaration de guerre de février 1793, qui est une des causes immédiates de l'abolition de l'esclavage à Saint-Domingue<sup>138</sup>. En effet, cette abolition localisée est notamment liée au manque de troupes, lesquelles devaient justement arriver par l'expédition annulée<sup>139</sup>. L'histoire atlantique renouvelée ne peut donc se faire sans une solide connaissance des réalités militaires de la période, une démarche qui a été entamée, mais en laissant fréquemment la marine française de côté<sup>140</sup>. Il en

---

Agone, 2012, p. 23 à 53. Manuel COVO, Megan MARUSCHKE, « The French Revolution as an Imperial Revolution », *French Historical Studies*, 2021, vol. 44, n°3, p. 371-397.

<sup>135</sup> L'exemple des usages de La Pérouse pendant la Révolution montre bien le maintien d'une réalité impériale républicaine, mais d'un point de vue mémoriel, la figure a été enrôlée avant tout pour désigner l'Ancien Régime comme l'âge d'or des colonies. Arnaud ORAIN, Jean-Luc CHAPPEY, Antoine LILTI, « Usages de l'absent : La figure de Lapérouse et la Révolution française. » dans *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 2021/1, (76<sup>ème</sup> année), p. 47-82.

<sup>136</sup> Voir notamment *infra* chapitre neuf, 2.

<sup>137</sup> Parmi l'œuvre abondante de Bernard Gainot, Marcel Dorigny ou encore Frédéric Régent, notons en particulier, Frédéric RÉGENT, Jean-François NIORT, Pierre SERNA (dir.), *Les colonies, la Révolution française, la loi*, Rennes, PUR, 2014, 297 p. Marcel DORIGNY, Bernard GAINOT (dir.), *La colonisation nouvelle : (fin XVIII<sup>e</sup>-début XIX<sup>e</sup> siècles)*, Paris, SPM, 2018, 205 p.

<sup>138</sup> RACSP, tome 2 p. 27. Séance du Conseil Exécutif du 30 janvier 1793.

<sup>139</sup> Laurent DUBOIS, *Avengers of the New World : the Story of the Haitian Revolution*, Harvard University Press, 2005, p. 132. Jeremy D. POPKIN, *You Are All Free: the Haitian Revolution and the Abolition of Slavery*, Cambridge, Cambridge University Press, 2010, p. 207-208.

<sup>140</sup> Alan FORREST, *The Death of the French Atlantic: Trade, War, and Slavery in the Age of Revolution*, Oxford, Oxford University Press, 2020, 320 p.

va de même pour la question irlandaise, qui se déploie à l'échelle de l'Atlantique<sup>141</sup>, et dans laquelle la flotte française joue un rôle majeur<sup>142</sup>. En somme, la guerre navale n'est pas une simple toile de fond de l'histoire atlantique de la Révolution française : elle en est une partie intégrante<sup>143</sup>.

Une réflexion à l'échelle atlantique amène forcément à se poser la question des circulations d'idées et d'hommes dans cet espace, notamment dans une logique transnationale. L'hypothèse d'une circulation par en bas, à l'échelle des matelots ordinaires, avec pour résultat une parenté dans les refus de l'autorité à l'échelle de l'Atlantique, a été mise en avant par l'historiographie récente<sup>144</sup>. En se concentrant sur la direction politico-stratégique de la guerre, il n'est pas possible de rentrer dans le détail de l'histoire par en bas de la marine républicaine ; néanmoins, les sources militaires françaises permettent en bonne partie de discuter (et de nuancer) cette assertion. Les mutineries, les émotions, la politisation des marins ayant un impact sur les opérations et répondant fréquemment à la direction politique de la guerre, particulièrement dans un contexte révolutionnaire, elles s'intègrent au cadre de cette étude. Il s'agira de compléter les travaux de qualité qui évoquent déjà la question<sup>145</sup>, sans retirer à cette histoire par en bas son contexte militaire, un problème récurrent et similaire à celui évoqué pour les questions coloniales. L'étude des marins eux-mêmes et de leur rapport à l'autorité a été particulièrement poussée dans les travaux en langue anglaise, notamment à la suite des travaux pionniers de Marcus Rediker<sup>146</sup>, l'historiographie la plus récente proposant des schémas d'interprétation utiles des mutineries, à partir de celles, anglaises, du Nore en 1797<sup>147</sup>. L'étude de l'ensemble de la période révolutionnaire permet de mettre à jour des dynamiques de fond, comme le débat sur la place des marins dans la cité. Poussés, au début de la Révolution, à s'intégrer au corps politique, la tendance s'inverse avec le 9 thermidor, les officiers mobilisant alors de plus en plus le topos d'une neutralité politique naturelle des marins, laquelle découlerait de leur profession qui les situe en dehors de la cité<sup>148</sup>.

---

<sup>141</sup> Mathieu FERRADOU, « Between Scylla and Charybdis?: Irish Republicans between the British Empire and the Early French Republic, 1792–1794 », *French Historical Studies*, 2021, vol. 44, n°3, p. 429-453.

<sup>142</sup> Voir *infra* chapitre huit.

<sup>143</sup> Il est frappant à ce propos de noter le peu de cas fait des trajets des représentants envoyés dans les colonies ou qui en reviennent ; cette réalité est généralement évacuée en une phrase dans les publications d'histoire coloniale. Or, bien souvent ces traversées ne vont pas de soi et s'inscrivent dans une stratégie ou dans des opérations navales spécifiques. Voir par exemple Frédéric RÉGENT, *Esclavage, métissage, liberté : la révolution française en Guadeloupe, 1789 - 1802*, Paris, Grasset, 2004, p. 289.

<sup>144</sup> Nyklas FRYKMAN, *The Bloody Flag: Mutiny in the Age of Atlantic Revolution*, op. cit., 375 p.

<sup>145</sup> William S. CORMACK, *Revolution and Political Conflict in the French Navy 1789-1794*, Cambridge, Cambridge University Press, 2002, 360 p. Alain CABANTOUS, *La Vergue et les fers : mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France*, Paris, Tallandier, 1984, 250 p.

<sup>146</sup> Marcus REDIKER, *Outlaws of the Atlantic : Sailors, Pirates, and Motley Crews in the Age of Sail*, Boston, Beacon Press, 2014, 241 p.

<sup>147</sup> Philip MACDOUGALL, Ann V. COATS (eds.), *The Naval Mutinies of 1797: Unity and Perseverance*, Woodbridge, Boydell Press, 2011, 316 p.

<sup>148</sup> Voir *infra* chapitre cinq, 3.

Avant même le 9 thermidor, il est mis fin (notamment par l'action de Jeanbon Saint-André) à un mode d'exercice de la discipline bien spécifique, qui court depuis septembre 1792, fondé sur une forme d'acceptation du refus d'obéissance comme mode de dialogue avec les autorités. Ce modèle républicain de la mutinerie, qui participe d'une courte expérience d'une discipline consentie et négociée, mérite un regard approfondi.

*La délimitation de la recherche : reconstituer le visage atlantique de la marine républicaine (1792-1799).*

Une des spécificités de l'histoire maritime réside dans son rapport particulier à l'espace. La délimitation d'une zone d'étude parmi un océan global connecté, dont l'étendue est immense, est particulièrement délicate. En ce qui concerne la direction politique de la guerre navale républicaine, et la stratégie qui s'y articule, il n'y a pas lieu de choisir : celle-ci ne peut se penser que de manière globale, et c'est ainsi qu'elle est abordée ici. C'est pour cette raison qu'ont été évoqués des théâtres comme la Méditerranée, qui ne cessera d'être présente dans ce travail ; mais il sera question aussi par ce biais de l'océan Indien, de la Manche ou encore de la Baltique. En revanche, au niveau d'analyse opérationnel, la masse documentaire oblige à choisir entre les différents théâtres, avant tout pour une simple question de faisabilité. Mais s'il résulte notamment de cette contrainte, le choix de l'Atlantique comme espace privilégié de l'étude ne doit néanmoins rien au hasard. Il s'agit en effet de donner à voir le visage le moins connu de la marine française de la Révolution, sans occulter les événements des autres théâtres. À ce propos, l'extrême divergence des trajectoires de la flotte de Brest et de celle de Toulon n'a pas été assez soulignée : c'est cette dernière qui est presque entièrement anéantie à trois reprises, en 1793, avec le siège de Toulon, à Aboukir en 1798 et à Trafalgar en 1805. De fait, cette flotte et ces épisodes ont déjà été étudiés en profondeur, y compris en langue française<sup>149</sup>. Le destin de la flotte de Brest est bien différent, puisqu'elle ne subit

---

<sup>149</sup> Les événements de Toulon font l'objet d'une analyse de qualité dans Malcolm CROOK, *Toulon in War and Revolution: from the "Ancien régime" to the Restoration, 1750-1820*, Manchester, Manchester University Press, 1991, 270 p., ainsi que dans W. S. CORMACK, *Revolution and Political Conflict in the French Navy 1789-1794*, op. cit., p. 173 à 214. Des compléments sur le rôle de l'Arsenal se trouvent dans Julien SAINT-ROMAND, *Le geste et la révolution : Pratiques sociales et modernité politique des ouvriers de l'arsenal de Toulon (vers 1760 - vers 1815)*, thèse de doctorat sous la direction de Christine PEYRARD, Aix-Marseille Université, 2014. La bataille d'Aboukir a été étudiée en profondeur par Michèle BATTESTI, *La bataille d'Aboukir, 1798 : Nelson contrarie la stratégie de Bonaparte*, op. cit. Pour celle de Trafalgar, parmi une bibliographie surabondante, on note la réédition récente de l'ouvrage de Rémi MONAQUE, *Trafalgar : 21 octobre 1805*, Paris, Passés composés, 2021, 400 p.



jamais de défaite de cette ampleur. Illustration de cette réalité, l'*Océan*, le navire amiral de la flotte de Brest, finit paisiblement sa carrière en 1855<sup>150</sup>.

La guerre navale menée dans l'Atlantique par la France est donc très marquée par le faible nombre des batailles et l'importance des opérations constitutives de la stratégie indirecte. C'est cette réalité méconnue qu'il s'agit notamment d'étudier, car elle constitue la toile de fond permanente des opérations ponctuelles qui ont reçu plus d'attention, comme les affrontements majeurs ou la constitution des flottilles de débarquements de la Manche<sup>151</sup>. Parmi ces tâches obscures, il faut notamment compter le maintien des liaisons coloniales. En effet, si le cadre géographique de l'étude opérationnelle est restreint à l'Atlantique, il s'agit de l'Atlantique dans sa globalité : sont donc incluses les Antilles, la côte des États-Unis et la région de Terre-Neuve, espaces fondamentaux pour les guerres navales du XVIII<sup>e</sup> siècle mais, curieusement, fréquemment oubliés en ce qui concerne la Révolution. Encore plus passées sous silence, les côtes africaines et l'Amérique du sud, avec notamment l'importante station de Cayenne, figurent aussi dans ce travail.

Brest n'est néanmoins pas le seul port de l'Atlantique ; en ce qui concerne les colonies, notamment, le port de Rochefort reste fondamental pendant la période. Il a paru cependant indispensable de mentionner explicitement Brest. Tout d'abord, c'est le lieu de rassemblement des vaisseaux de ligne de la flotte de l'Atlantique, et le port et l'arsenal majeurs autour desquels tous leurs déplacements gravitent. Le ministre l'affirme explicitement à la fin de l'année 1794 : « Tous les vaisseaux de l'océan font partie de l'armée navale sous le commandement du vice amiral Villaret<sup>152</sup>. » Or, comme cela a été dit, leur emploi est fondamental dans la définition de la stratégie employée ; cet emploi est décidé depuis Paris et, donc, coordonné par le commandant de la flotte de Brest, y compris si ces vaisseaux se trouvent ponctuellement à Rochefort ou Lorient. De plus, ce choix vise à souligner que la marine n'existe pas de manière désincarnée, elle est arrimée à des ports et hinterlands concrets qui peuvent être secoués de perturbations politiques (dans le cas de

---

<sup>150</sup> Alain DEMERLIAC, *La marine de la Révolution : nomenclature des navires français de 1792 à 1799*, op. cit., p. 20.

<sup>151</sup> Sur les flottilles de débarquement, lesquelles ne seront donc pas plus traitées ici, voir Michèle BATTESTI, « Napoléon et la “descente” en Angleterre. Première partie : Les multiples projets de 1778 à 1803 », *Revue du Souvenir Napoléonien*, n°444, 2003, p. 3-17, et Edouard DESBRIÈRE, *1793-1805 : projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques*, volume 1, op. cit. p. 71-90 et p. 307-345.

<sup>152</sup> SHD-MV, BB4 37 f°143, « Disposition des forces navales de la République de l'Océan pendant l'hiver », 18 frimaire an III (8 décembre 1794).

la ville<sup>153</sup>) ou d'insurrections (dans les zones rurales<sup>154</sup>), lesquelles ont un effet sur les opérations et la stratégie, notamment en jouant sur les approvisionnements et les lignes de communications. Brest, Lorient, Rochefort sont aussi des arsenaux dont le travail est directement impacté par la perturbation de leur hinterland. Il n'a néanmoins pas été possible de se pencher en détail sur leurs réalisations et leur quotidien : l'étude des arsenaux pendant la Révolution est un chantier à part entière et en partie distinct, qui a déjà été largement entamé<sup>155</sup>. Dans le cas de la période révolutionnaire, il est d'ailleurs frappant de constater que l'étude de ceux-ci a précédé, notamment avec Norman Hampson, une histoire politico-stratégique détaillée des campagnes navales. S'il ne peut donc être question des modalités du travail dans les chantiers navals, le résultat en termes de constructions de vaisseaux (avec notamment les travaux indispensables de Martine Acerra à ce sujet) est lui exploité en détail afin de disposer en permanence d'une photographie détaillée du rapport de force naval<sup>156</sup>.

L'articulation du politique et du naval est donc le fondement du cadre thématique de ce travail ; il en va de même pour le cadre temporel retenu pour cette étude. Les délimitations de l'étude sont celles d'une courte 1<sup>ère</sup> République : de septembre 1792 à brumaire an VIII. La signification de ces dates dans le domaine maritime sera discutée en détail, tout comme les autres ruptures à l'intérieur de la période. Ce moment correspond au plus fort de l'éclipse historiographique maritime, la plupart des études sur la marine française s'arrêtant avec la Révolution française pour reprendre à l'arrivée au pouvoir de Bonaparte. Là encore, à l'image de tout travail historique, ces bornes ont un caractère largement artificiel ; les incursions dans la période antérieure à l'entrée en République sont donc fréquentes, que ce soit pour ce qui concerne les débuts de Révolution ou même la fin de l'Ancien Régime. En effet, ce sont avant tout les réformes de Castries de 1786 qui dessinent la physionomie de la marine qui devient celle de la République<sup>157</sup>. Il en va de même vers l'aval de la période : il n'est pas possible d'étudier le conflit révolutionnaire sans avoir pour horizon sa fin, à savoir la paix d'Amiens, qui est envisagée de manière détaillée en conclusion. Quant à la République, elle ne se termine pas non plus abruptement avec le coup d'État de Bonaparte : il est pertinent de se pencher sur sa disparition progressive, et donc de pousser sur certains points l'analyse jusqu'à l'Empire.

---

<sup>153</sup> Philippe HENWOOD, Edmond MONANGE, *Brest : Un port en révolution, 1789-1799*, Brest, Ouest-France, 1989, 315 p. Bruno BARON, *Élites, pouvoirs et vie municipale à Brest, 1750-1820*, thèse de doctorat sous la direction de Philippe JARNOUX, Université de Bretagne Occidentale, 2012, 912 p.

<sup>154</sup> Olivier ARANDA, « Un siège amphibie ? : retour sur le « Blocus » de Brest 1793-1801 », dans Côme BARBARAY et Michel BIARD (dir.), *La guerre de siège à l'épreuve de la Révolution française*, [à paraître].

<sup>155</sup> Norman HAMPSON, *La marine de l'an II : mobilisation de la flotte de l'Océan, 1793-1794*, op. cit.

<sup>156</sup> Voir *infra* chapitre un, 2. Voir annexe n°1. Martine ACERRA, *Rochefort et la construction navale française, 1661-1815*, Thèse de doctorat sous la direction de Jean MEYER, Paris IV, 1992, 1123 p.

<sup>157</sup> Voir *infra* chapitre un, 3.

La délimitation du cadre temporel de ce travail se fait donc autour de dates dont la signification est avant tout française, même si le cadre spatial est atlantique. L'écriture d'une histoire par le haut, car centrée sur la dimension politico-stratégique, et dans un cadre d'abord national peut sembler à contre-courant des renouvellements actuels. En réalité, il est important d'affirmer qu'une histoire décloisonnée, connectée et dans le temps long ne peut s'écrire qu'une fois les fondations historiques des périodes traitées bien en place, sauf à prendre le risque du contresens ou de l'oubli. Ce travail se veut donc un rattrapage sur un moment peu étudié, et il sera un succès s'il est possible de s'en servir d'appui, dans un second temps, pour des recherches plus larges, transnationales, ou pratiquant une histoire par en bas. La nécessité de combler cette lacune pour aller plus loin a d'ailleurs été identifiée depuis longtemps, notamment par les historiens anglophones :

Il y a un besoin urgent d'une étude moderne de la guerre navale de la France contre l'Angleterre, qui se concentre sur les campagnes navales concrètes et l'interaction entre stratégie et politique ; à la façon de Piers Mackesy dans ses différentes études, imité avec tant de succès par Jonathan R. Dull pour la guerre d'indépendance américaine<sup>158</sup>.

Jan Glete, lui aussi, a souligné l'obstacle que la méconnaissance des réalités stratégiques de la Révolution française oppose à des travaux comme les siens, résolument transnationaux et comparatifs<sup>159</sup>. En effet, la comparaison suppose l'existence de solides connaissances préalables.

Cela ne signifie pas, néanmoins, que les perspectives internationales soient entièrement absentes ici. L'articulation de la stratégie navale française avec celles des nations alliées avec la République prend de plus en plus d'importance au fur et à mesure que celles-ci entrent en guerre. En particulier, l'alliance avec la République batave et le Royaume d'Espagne a un impact stratégique majeur, en ouvrant la possibilité d'opérations combinées, mais aussi en multipliant les cibles pour l'adversaire<sup>160</sup>. Une place particulière doit être réservée aux États-Unis, dont les relations avec la France varient considérablement (notamment au gré des ambassadeurs présents à Paris<sup>161</sup>), avec des conséquences qui ont été peu étudiées dans le domaine militaire naval.

---

<sup>158</sup> « *There is an urgent need for a modern study of France's naval war with England, focusing on the actual campaigns and the interplay of strategy and politics - very much the approach of Piers Mackesy in his various studies and that emulated so successfully by Jonathan R. Dull for the War of American Independence* » (Hamish M. SCOTT, « The Second "Hundred Years War", 1689-1815 », art. cit., p. 464).

<sup>159</sup> Jan GLETE, *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500 - 1860*, op. cit., p. 491.

<sup>160</sup> Voir *infra* chapitre un, 3.

<sup>161</sup> Voir *infra* chapitre cinq, 3.

Avant d'entrer dans le détail des sources employées pour cette étude, il convient d'en dégager les caractéristiques générales saillantes. Il n'est pas exagéré d'affirmer que la difficulté conceptuelle à penser ensemble marine et révolution a en partie son origine dans l'organisation des archives. En effet, si l'idée que le classement et l'organisation des archives en orientent déjà le sens a valeur de lieu commun en histoire, force est de constater que c'est particulièrement vrai pour la marine de la Révolution française. C'est d'abord le cas pour les archives du ministère de la Marine lui-même. La coupure de 1789 y a en effet été marquée a posteriori et brutalement, en 1897, par la création de nouvelles séries modernes, qui, si elles reprennent les numérotations des séries anciennes d'Ancien Régime, en ont été séparées physiquement<sup>162</sup>. En effet, les séries du fonds ancien, antérieures à 1789, sont déposées en 1899 aux Archives Nationales<sup>163</sup>. Mais, « dans les années qui suivirent, ce dépôt s'augmenta pour comprendre la plupart des archives de la marine jusqu'à 1870<sup>164</sup> ». Ainsi, l'historique de ce fonds montre une indécision liée à sa situation entre période moderne et époque contemporaine, qui est aussi une des causes du peu de popularité de la période pour les études navales. L'épilogue n'est venu qu'en 2002, lorsque les archives de la période 1789-1870 ont été rétrocédées au SHD<sup>165</sup>. Il va sans dire que les fonds ne sont pas sortis intacts de ces ballotements<sup>166</sup>. À ce jour, les archives de la période révolutionnaire sont donc à nouveau séparées physiquement de celles du reste du XVIII<sup>e</sup> siècle, creusant une distinction largement artificielle, particulièrement pour la marine. La ligne de partage des eaux a d'ailleurs fréquemment laissé d'un côté ou de l'autre certains documents, sans logique particulière. C'est particulièrement vrai pour les dossiers individuels conservés tantôt en CC7 Alpha au SHD, tantôt en C7 aux AN, quand il n'y a pas un dossier dans chaque fonds pour un seul individu. De plus, certaines sous-séries ne respectent pas la séparation théorique ; ainsi la série MAR/G documents divers, conservée aux Archives Nationales, contient de nombreux dossiers postérieurs à 1789, notamment concernant les écoles révolutionnaires de navigation et de canonage<sup>167</sup>. Enfin, les fonds employés ici sont généralement issus des archives centrales de la marine à Vincennes plutôt que des SHD du

---

<sup>162</sup> Karine LEBOUQCQ *et al.*, *Présentation des fonds*, Service Historique de la Défense, Archives centrales de la Marine, Vincennes, 2010, p. 3.

<sup>163</sup> *Ibid.*

<sup>164</sup> *Ibid.*

<sup>165</sup> Si l'architecture des séries en tant que telles n'a pas été modifiée, et qu'il est donc facile de s'orienter dans les publications antérieures à 2002, il n'en reste pas moins que les notes de bas de page y sont caduques lorsqu'elles citent les fonds aujourd'hui au SHD.

<sup>166</sup> Karine LEBOUQCQ *et al.*, *État général des fonds modernes*, Service Historique de la Défense, Archives centrales de la Marine, Vincennes, 2007-2009, p. 3.

<sup>167</sup> AN, MAR-G 87, dossier 2.

réseau territorial des ports, bien que certains documents importants aient été rencontrés à Brest. En effet, l'approche par le haut de ce travail se fonde sans surprise avant tout sur les archives centrales.

Victimes d'un « long martyre<sup>168</sup> », déplacées, séparées artificiellement, les séries du SHD concernant la marine sont à l'arrivée, sans surprise, lacunaires. Ce parcours est important, car il convient de ne pas attribuer à une supposée désorganisation de la marine des absences documentaires relevant de la (non-)conservation des documents. En effet, si les archives de la marine ont été malmenées et sont dispersées (une bonne partie des séries des ports y sont toujours conservées<sup>169</sup>), elles sont aussi caractérisées par leur très grande abondance. Il est possible de parler d'une véritable inflation du discours naval pendant la période, une tendance qu'avait déjà relevée Étienne Taillemite : « Le nombre des textes traitant de questions maritimes et coloniales fut alors [durant la Révolution française et l'Empire] immense<sup>170</sup>. » Il s'agit là d'un indice majeur d'une absence de désintérêt de la période pour la marine. Les Archives Nationales en sont le témoin, entre autres fonds, par la surabondance des documents traitant de la guerre navale qu'on y trouve, notamment pendant la période du gouvernement révolutionnaire, avec les représentants en mission dans les ports.

Ces sources à la fois lacunaires et paradoxalement surabondantes constituent, par leur diversité, une matière délicate à présenter. Puisqu'il s'agit de traiter de la direction politico-stratégique de la guerre navale, l'organisation la plus logique est par les acteurs, qui chacun produisent des documents tendant à diriger l'effort militaire naval à leur échelle. Il est aussi possible, dans une certaine mesure, de regrouper ces acteurs en fonction du niveau d'organisation auquel ils appartiennent : direction politique, stratégie, planification et réalisation opérationnelle. Il va néanmoins sans dire que de nombreux acteurs, et les documents qu'ils produisent, rentrent dans plusieurs de ces catégories.

Au plus haut de la pyramide décisionnelle se trouvent des acteurs politiques ; ceux-ci se regroupent dans des institutions relevant de la direction politique de la guerre, mais parfois, voire souvent, de la stratégie navale. Elles relèvent du pouvoir exécutif, ou à tout le moins, des fonctions exécutives<sup>171</sup>. Chronologiquement, il s'agit d'abord du Conseil exécutif provisoire, dont le rôle au

---

<sup>168</sup> Karine LEBOUcq *et al.*, *État général des fonds modernes, op. cit.*, p. 3.

<sup>169</sup> Dans notre cas, ce sont évidemment les archives du SHD de Brest qui ont été dépouillées en priorité.

<sup>170</sup> Préface d'Étienne TAILLEMITE dans Thierry ROQUINCOURT, *Bibliographie française sur la marine et les colonies, 1789-1815: contribution à une bibliographie des écrits imprimés en français*, Paris, Lettrage, 2003, p. 7.

<sup>171</sup> Sur le cas complexe du Comité de salut public, théoriquement un simple comité de la Convention issu du pouvoir législatif, mais exerçant dans les faits des fonctions exécutives, voir Raphaël MATTA DUVIGNAU,

moment de la déclaration de guerre et dans les premiers mois de l'affrontement n'est pas à sous-estimer ; puis, du Comité de Défense générale, transformé en Comité de salut public le 6 avril 1793. Les documents produits par ces institutions sont regroupés en bonne partie dans le *Recueil des actes du Comité de salut public avec la correspondance des représentants en mission et le registre du conseil exécutif provisoire*. Pour un travail concernant la marine, il importe particulièrement d'y intégrer les quatre tomes de suppléments, qui incluent les « papiers Truguet », rassemblés par Franck Rousselot<sup>172</sup>, lesquels comportent de nombreux arrêtés secrets décrivant la stratégie ou les opérations navales précises projetées par le Comité de salut public. Point souvent passé sous silence, ce dernier contient en son sein une section de la marine<sup>173</sup>, qu'il importe de ne pas confondre avec d'autres instances de décision, et dont les documents sont dispersés dans différentes séries des Archives nationales, notamment AF II. Dans cette même série se trouvent les sources concernant les autres structures rattachées directement au Comité de salut public et intéressant la marine, comme le Commissariat des Épreuves de Meudon<sup>174</sup>. Le Directoire exécutif, issu de la Constitution de l'an III, prend par bien des aspects le relais des fonctions du Comité de salut public. Ses papiers sont publiés dans le *Recueil des actes du Directoire exécutif* d'A. Debidour ; ce travail resté un temps inachevé a été complété récemment par *Les procès-verbaux du directoire exécutif an V - an VIII*, qui permettent d'éclairer les nombreuses fluctuations dans la stratégie navale du Directoire.

Ces fluctuations s'articulent généralement à des modifications du cadre législatif, notamment en ce qui concerne le droit de la mer. Le Conseil exécutif provisoire, le Directoire exécutif et d'une manière détournée le Comité de salut public sont fréquemment à l'initiative de nouvelles propositions législatives. Dans ce domaine, leur action se coordonne, et parfois s'oppose, aux comités de marine, dont les documents sont en série D XVI aux Archives Nationales, pour ce qui est de la Convention<sup>175</sup>. Séverine Antunes a montré récemment que malgré l'interdiction théorique des comités par la Constitution de l'an III, ceux-ci persistent dans les assemblées du Directoire, et c'est notamment le cas pour la marine<sup>176</sup>. L'existence d'un Comité de marine sous le

---

« Le Comité de salut public (6 avril 1793 - 4 brumaire an IV) », *La Révolution française* [En ligne], n°3, 2012, mis en ligne le 20 décembre 2012, consulté le 10 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/lrf/773>.

<sup>172</sup> RACSP, *Suppléments*, vol. 1, p. xxxix.

<sup>173</sup> L'existence de cette section est discrète mais attestée régulièrement par documentation. Voir notamment la nomination de Defourmon et Doucet à cette section par un arrêté du 15 floréal an III (4 mai 1795) : RACSP, *Suppléments*, vol. 4, p. 54. Voir aussi Raphaël MATTA-DUVIGNAU, *Gouverner, administrer révolutionnairement : le Comité de salut public (6 avril 1793-4 brumaire an IV)*, *op. cit.*, p. 124-132.

<sup>174</sup> AN, AF II 220.

<sup>175</sup> Olivier ARANDA, « Les comités de marine de la Législative et de la Convention, au cœur des rapports entre pouvoir exécutif et législatif », *La Révolution française* [En ligne], n°17, 2020, mis en ligne le 24 février 2020, consulté le 10 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/lrf/3671>.

<sup>176</sup> Séverine ANTUNES, « Le corps législatif sous le directoire : Nouvelles pratiques et luttes de pouvoir au cœur de la construction de la loi », *Annales historiques de la Révolution française*, n°406, 2021/4, p. 5-27.

Directoire est ainsi sensible dans la série AF III ainsi que dans les discours des différents députés. En effet, les débats autour de la direction politique de la guerre reçoivent fréquemment un éclairage important par la teneur des débats aux différentes chambres, retranscrits dans les *Archives Parlementaires de 1787 à 1799*. Pour se guider dans ces immenses comptes rendus, la série des imprimés des Assemblées AD VII, classée thématiquement, est particulièrement précieuse, et permet de mesurer l'ampleur des prises de parole sur les sujets maritimes<sup>177</sup>. Il est possible de s'orienter commodément au sein des lois navales, une fois celles-ci votées, grâce à l'outil du *Recueil des lois relatives à la marine et aux colonies*.

La presse retranscrit aussi les débats parlementaires ; mais c'est lorsque les auteurs commentent eux-mêmes les sujets maritimes qu'elle se révèle une source très précieuse. Le traitement des questions navales varie considérablement d'un titre à l'autre ; le sujet est généralement mis en avant lorsque l'auteur dispose d'un correspondant dans les ports, comme c'est le cas notamment du *Journal des Hommes libres de tous les pays, ou le Républicain*. La question ne se pose pas pour les journaux locaux, comme le précieux *Ami des principes, ou annales républicaines de Brest*. Généralement, ces titres se contentent de commenter les débats politiques autour de la marine ; mais certaines feuilles, comme le *Journal de Perlet*, n'hésitent pas à donner leur avis sur la stratégie ou même les opérations, allant jusqu'à s'attirer des missives irritées d'officiers généraux<sup>178</sup>.

Les acteurs présents juste au-dessous du niveau des instances politiques sont notamment ceux des ministères, avec lesquelles ils correspondent abondamment. Cette correspondance, parfois agrémentée de rapports en bonne et due forme, représente le type de source le plus abondamment employé pour cette étude.

Il importe déjà de définir clairement ce que l'on entend par ministère. En effet, si la correspondance reçue par les bureaux de la Marine est généralement adressée au ministre, celle-ci est ventilée entre les différentes divisions du ministère, une partie seulement parvenant directement sur le bureau du ministre. Généralement, les documents transmis par les autorités politiques font l'objet d'un rapport par la 1<sup>ère</sup> division du ministère, chargée notamment des « mouvements », notion qui recoupe les réalités stratégiques et opérationnelles. Cette division, créée le 14 février 1793 traverse toute la Révolution française sous plusieurs dénominations, mais sans altération

---

<sup>177</sup> Les cartons concernant les affaires maritimes sont : AN, AD VII 39 à 45.

<sup>178</sup> À l'automne 1796, en effet, l'amiral Morard de Galles adresse au rédacteur du *Journal de Perlet* une lettre demandant un droit de réponse suite à un numéro jugé hostile à l'encontre de l'amiral Bruix. (SHD-MV, BB4 114 f°201, lettre de Morard de Galles au rédacteur du *Journal de Perlet*, 13 pluviôse an V - 1<sup>er</sup> février 1797). Voir aussi Jacques GODECHOT, « Le Journal de Perlet pendant la réaction thermidorienne », *Revue du Nord*, tome 66, n°261-262, 1984, p. 723-732.

majeure de son fonctionnement<sup>179</sup>. Il va sans dire que cette réalité fait du chef de la 1<sup>ère</sup> division du ministère de la Marine un personnage majeur des opérations navales, souvent passé sous silence jusque-là<sup>180</sup>. Certains des rapports, précieux, que cette division produit sont conservés dans la série BB1 « décisions, rapports au roi » du SHD, qui a été très peu exploitée à ce jour. En effet, le vocable « décisions » recoupe surtout une masse de documents relatifs à la gestion quotidienne des arsenaux, dans lesquels sont noyés ces documents stratégiques fondamentaux. Les rapports en question sont apostillés par le ministre, ce qui donne à voir les éléments en débat. Enfin, la lettre au Comité de salut public ou au Directoire exécutif est formalisée par les bureaux en prenant compte des remarques du ministre.

Les relations de ce dernier avec les instances politiques sont parfois explicitées dans des mémoires ou d'autres imprimés produits après leurs prises de fonction. Les *Lettres d'un observateur sur la marine*<sup>181</sup> de Forfait ont déjà été évoquées, mais il faut leur ajouter des mémoires comme ceux de Pléville Le Pelley, ministre sous le Directoire<sup>182</sup>. Certains doivent être employés avec beaucoup de prudence, ainsi des mémoires de Barras, en bonne partie transformés par Rousselin de Saint-Albin puis Georges Duruy<sup>183</sup>. Les dossiers personnels des ministres, conservés au SHD, en CC7 Alpha, apportent aussi des informations, notamment pour Dalbarade, ministre de 1793 à l'été 1795.

L'essentiel de la documentation produite par le ministère concerne néanmoins la communication avec les échelons inférieurs, à savoir les commandants des armes dans les ports, les amiraux et les chefs de divisions. Ordres et correspondance sont rassemblés dans la série majeure de cette étude, la sous-série BB4 « campagnes » du SHD de Vincennes. Celle-ci doit être abordée avec beaucoup de prudence : il s'agit en effet d'une série factice au sens fort, puisqu'elle a été créée par regroupement de documents. Elle est décrite par les conservateurs comme « une collection de documents relatifs aux campagnes navales constituée de documents prélevés dans les dossiers individuels (essentiellement ceux des officiers généraux) et de la correspondance des commandants

---

<sup>179</sup> Les attributions de cette division sont au départ : « Ports ; construction de radoubes, refontes ; armements et désarmements ; instructions ; mouvements ; fonderies et manufactures d'armes ; bâtiments civils ; travaux de Cherbourg » ; Karine LÉBOUCQ *et al.*, *Sous-série BB 5 Armements et mouvements des bâtiments de guerre et de transport du ministère de la marine 1790-1920*, Service Historique de la Défense, Archives centrales de la Marine, Vincennes, 2009, p. 22.

<sup>180</sup> Cet adjoint introduit notamment auprès du ministre les officiers en charge des missions d'importance secondaire. Jean-François LANDOLPHE, *Mémoires du capitaine Landolphe, rédigés sur son manuscrit par J. S. Quesné*, Paris, Arthus Bertrand, 1823, vol. 2 p. 285.

<sup>181</sup> Pierre-Alexandre FORFAIT, *Lettres d'un observateur sur la marine*, *op. cit.*

<sup>182</sup> Michèle CHARTRAIN, Monique LE PELLEY FONTENY, Gilles DÉSIRÉ dit GOSSET, *Mémoires d'un marin granvillais. Georges-René Pléville Le Pelley (1726-1805)*, Saint-Lô, Cahiers culturels de la Manche, 2000, 149 p.

<sup>183</sup> Christine LE BOZEC, *Barras*, Paris, Perrin, 2016, p. 11. Paul BARRAS, Georges DURUY (éd.), *Mémoires de Barras, membre du Directoire*, Paris, Hachette, 1893, 4 vol.



de bâtiments adressée au ministère de la Marine<sup>184</sup> ». À ce titre, cette documentation est déjà le résultat d'un tri, qui oriente le lecteur dans le sens d'une histoire-bataille telle qu'elle était pensée au XIX<sup>e</sup> siècle, période de sa constitution. Cette série est néanmoins fondamentale par la richesse de ses fonds, qui permettent de voir la transposition de la stratégie retenue en planification opérationnelle, expédiée vers les ports sous forme d'une correspondance fournie. Cette planification suppose une connaissance précise, à Paris, des forces navales disponibles et de leur état. Ce souci constant se traduit dans la documentation de la sous-série BB5, « armements », qui conserve une partie des états de la marine, généraux et par port. Elle a été essentielle à la constitution de la base de données des vaisseaux ; mais ces états ne sont complets qu'à partir du Consulat, avec de nombreuses lacunes en ce qui concerne la Révolution, lesquelles peuvent être en partie comblées par les sources présentes au SHD de Brest.

Durant la période de la Convention, le processus de prise de décision est complexifié par l'existence d'un autre échelon intermédiaire entre les corps politiques et les flottes, à la fois concurrent et complémentaire du ministère : les représentants en mission. Ceux-ci, en effet, sont présents dans les ports, et s'ils restent subordonnés à l'autorité collective du Comité de salut public, ils sont régulièrement à l'initiative d'idées opérationnelles voire stratégiques, notamment quand ils sont eux-mêmes membres du Comité, à l'image de Jeanbon Saint-André<sup>185</sup>. De ce fait, la correspondance de ces représentants, en AF II aux Archives Nationales, est précieuse ; mais encore plus leurs papiers personnels, conservés aux archives départementales. Ainsi, celles du Finistère, qui ont été privilégiées pour cette étude, recèlent de nombreux documents ayant trait à la flotte de Brest et à l'Arsenal, notamment dans la sous-série 8L.

Là encore, ces fonds sont centrés sur la France pour les raisons déjà évoquées. Néanmoins, la documentation britannique peut aussi être appréhendée, notamment au niveau opérationnel, par l'abondante bibliographie en langue anglaise, ainsi que par des recueils de sources imprimées. Les *Spencer Papers*<sup>186</sup>, rassemblant la correspondance du premier lord de l'Amirauté George Spencer (en poste de 1794 à 1801), sont une mine d'informations non seulement sur les opérations britanniques mais aussi sur la perception de la marine française et de sa stratégie. Par ailleurs, une part non négligeable de la correspondance échangée par les acteurs majeurs de la direction de la flotte britannique de la Manche est rassemblée dans l'ouvrage indispensable de Roger Morris, *The Channel Fleet and the Blockade of Brest, 1793-1801*<sup>187</sup>.

---

<sup>184</sup> Karine LÉBOUCQ *et al.*, *État général des fonds modernes*, *op. cit.*, p. 5.

<sup>185</sup> Léon LÉVY-SCHNEIDER, *Le conventionnel Jeanbon Saint-André*, *op. cit.*, p. 560 à 567.

<sup>186</sup> Julian CORBETT, Herbert RICHMOND (eds.), *The Spencer Papers*, 4 volumes, Londres, Navy Records Society, 1913-1924.

<sup>187</sup> Roger MORRIS, *The Channel Fleet and the Blockade of Brest, 1793-1801*, Aldershot, Ashgate, 2001, 700 p.

Enfin, les acteurs situés au niveau le plus bas de notre analyse sont les officiers qui rendent compte vers leurs supérieurs des résultats des opérations ordonnées, qu'ils soient embarqués dans les flottes ou qu'ils dirigent un port : il s'agit dans ce dernier cas du commandant des armes, qui est le militaire commandant le port<sup>188</sup>. L'importance des uns et des autres varie selon la période et la personnalité des acteurs ; ainsi Villaret Joyeuse, en tant que commandant de la flotte de Brest, correspond directement avec le ministre et le Comité de salut public pendant la période conventionnelle. Sous le Directoire, à l'inverse, le commandant des armes tend à faire l'intermédiaire entre les officiers embarqués et les structures parisiennes. On retrouve là la série BB4, qui comprend la correspondance des officiers de marine chargés des missions, ainsi que des extraits des journaux de bord des unités ; mais aussi des documents très divers tels que des minutes de cour martiales, des listes de prises ou encore des mémoires justificatifs d'officiers emprisonnés. Cette documentation gigantesque (près de 90 cartons, seulement pour l'Atlantique) comprend évidemment un grand nombre d'informations d'ordre tactique, qui n'ont généralement pas été intégrées à l'étude. Certaines données très précises peuvent néanmoins contribuer à éclairer le niveau opérationnel, comme l'artillerie embarquée à bord des vaisseaux ; les sources archéologiques se révèlent alors précieuses. En effet, les fouilles de ces dernières décennies ont apporté de nombreuses informations sur la vie à bord des navires de la marine révolutionnaire, permettant certaines analyses de la politisation des marins par leur environnement matériel<sup>189</sup>. À ce niveau d'analyse, les mémoires se font plus rares mais d'autant plus précieux ; certains sont particulièrement riches d'enseignement, comme ceux de Moreau de Jonnés<sup>190</sup>, ou encore du capitaine Landolphe, l'un simple marin artilleur et l'autre officier d'abord subalterne qui gravit les échelons durant la période<sup>191</sup>.

Ces sources témoignent de la réception finale de la décision navale et des comptes rendus aux autorités qui remontent ensuite la chaîne hiérarchique. Il est donc possible à présent de synthétiser de la manière suivante la trajectoire suivie par les décisions navales, depuis la sphère stratégique-politique jusqu'au niveau opérationnel et tactique :

---

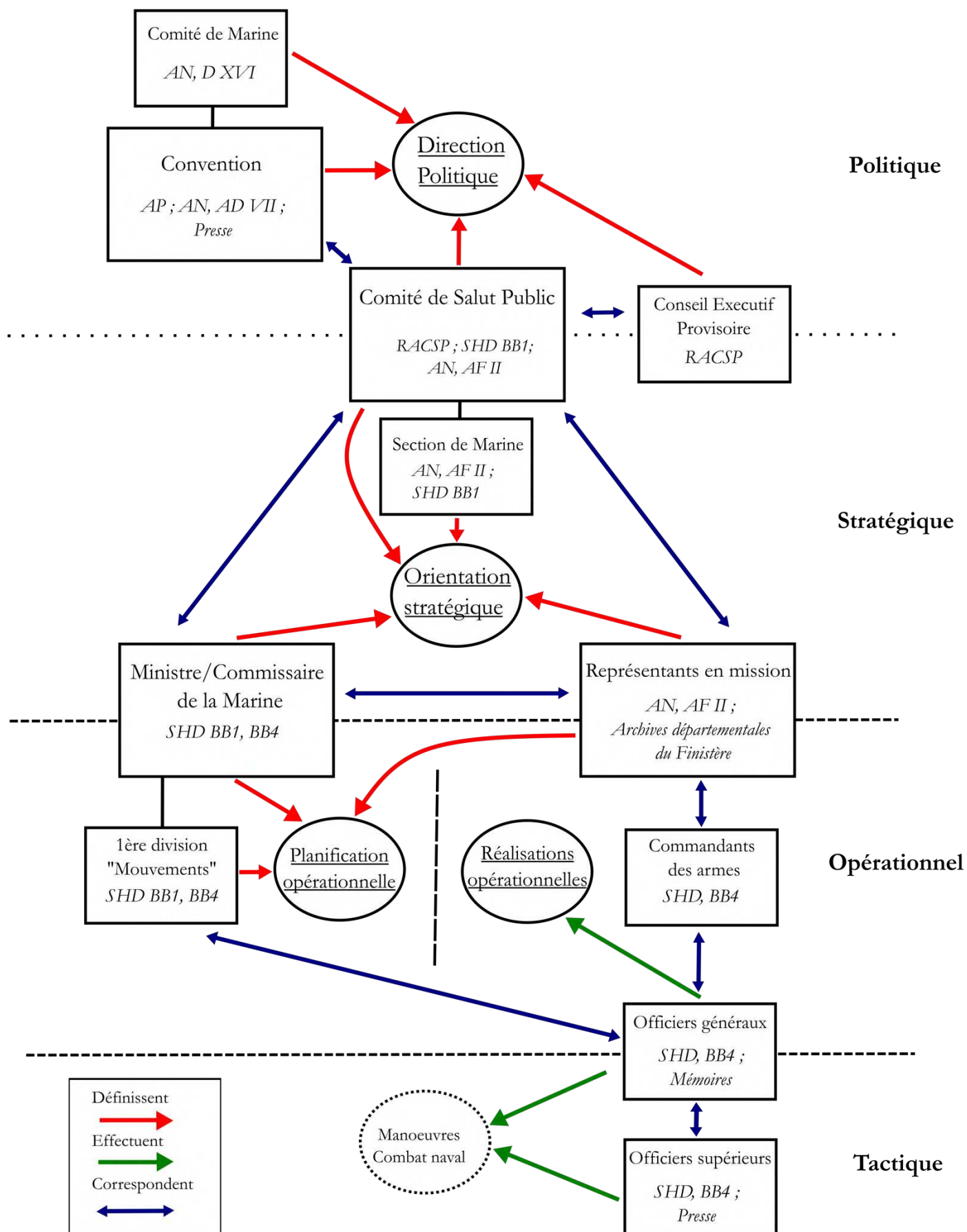
<sup>188</sup> Le duo intendant (civil) / commandant de la marine (militaire) a été remplacé par la Constituante par un duo ordonnateur / commandant des armes le 21 septembre 1791. « Décret relatif à l'administration de la Marine », RLMC, tome 2, p. 319-326.

<sup>189</sup> Les fouilles de l'Adramar dans l'Atlantique font l'objet d'une mise en ligne depuis 2005 sous la forme d'une base de données nommée *Atlas Ponant*, [En ligne] URL : <https://www.atlasponant.fr/>, consulté le 19 mai 2022.

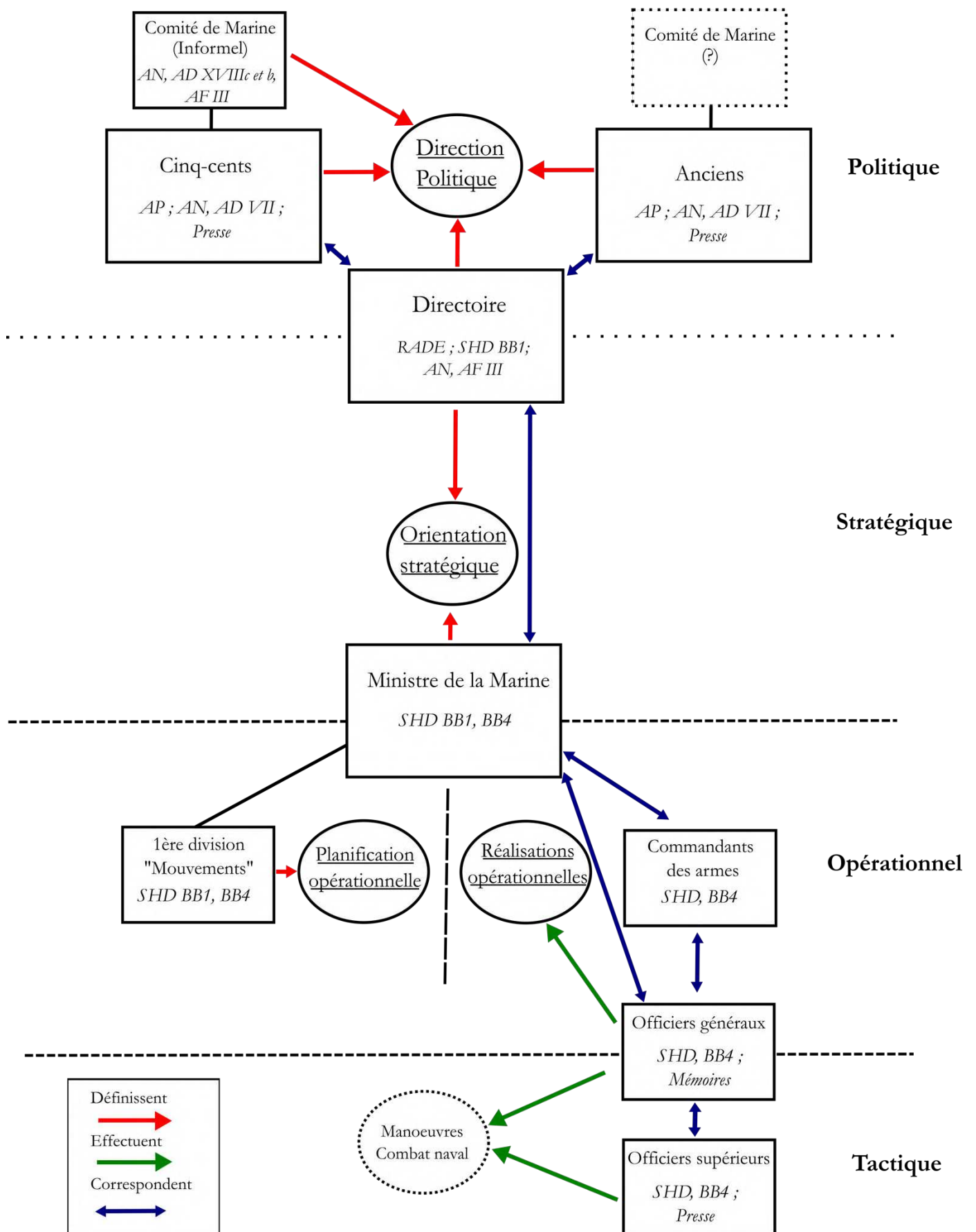
<sup>190</sup> Alexandre MOREAU de JONNÈS, *Aventures de guerre au temps de la République et du Consulat*, op. cit.

<sup>191</sup> Jean-François LANDOLPHE, *Mémoires du capitaine Landolphe, rédigés sur son manuscrit par J. S. Quesné*, op. cit., 2 vol.

## Structure de la décision navale pendant la période conventionnelle et sources associées



## Structure de la décision navale pendant la période directoriale et sources associées



La méthodologie employée a donc consisté avant tout dans le dépouillement de ces sources, dans leur croisement et parfois leur confrontation. À ces méthodes traditionnelles, certains outils informatiques sont venus ajouter d'autres éclairages sur la marine révolutionnaire, visuels et quantitatifs. Les opérations de la flotte française de l'Atlantique étant méconnues jusque dans leur déroulement le plus concret, il s'est agi de représenter géographiquement les croisières et opérations à chaque fois que cela était possible, à l'aide de Systèmes d'Informations Géographiques, notamment QGIS, lesquels permettent la réalisation de schémas à même de donner à voir les opérations de la marine républicaine et leur distribution dans l'espace. Cela est permis par la projection géolocalisée des points astronomiques réalisés en théorie tous les jours par les bâtiments de la marine et consignés dans les journaux de bord. Il convient néanmoins de préciser d'emblée que ces schémas n'ont pas la prétention de représenter la réalité, mais bien les indications d'une source qui a sa logique propre, celle d'un document administratif, et peut comporter des erreurs, des omissions, des falsifications.

Dans le domaine quantitatif, un dénombrement rigoureux des vaisseaux de ligne de la marine française est apparu essentiel ; il s'agit en effet d'une donnée centrale pour la compréhension de la direction stratégique de la guerre. Pour chaque séquence clé, une liste nominative des unités a été réalisée en annexe, afin de déterminer les chiffres totaux avec un maximum d'efficacité<sup>192</sup>. En effet, sur une donnée aussi essentielle, les chiffres donnés par les ouvrages anciens ou même récents varient dans des proportions impressionnantes<sup>193</sup>. Chacun des vaisseaux passés par la flotte de Brest a par ailleurs fait l'objet d'une fiche individuelle, fondée sur les données rassemblées dans l'ouvrage *La marine de la Révolution : nomenclature des navires français de 1792 à 1799*, enrichies ensuite avec l'ensemble des informations collectées par ailleurs, en particulier dans la sous-série BB<sub>5</sub> du SHD de Vincennes<sup>194</sup>.

Dans la mesure où, au-delà d'un éclaircissement nécessaire de la stratégie de la marine républicaine, c'est l'articulation des différentes sphères de la direction militaire en contexte révolutionnaire qui est l'objet de cette étude, un plan chronologique a été retenu pour en constituer l'armature. Il s'agit en effet de penser les fluctuations de ces relations en fonction du temps et des évolutions géopolitiques. Les moments de crise, politique et/ou militaire, agissent régulièrement comme des révélateurs, en faisant affleurer dans le discours les préceptes stratégique-politiques en œuvre, souvent avec la volonté de les modifier. Ces moments de rupture sont au nombre de trois : le premier est moins la déclaration de guerre de février 1793, que l'insurrection vendéenne de mars

---

<sup>192</sup> Voir annexe n°1 et 2.

<sup>193</sup> Voir *infra* chapitre un, 2.

<sup>194</sup> Voir annexe n°3.

1793, qui oblige Conseil Exécutif provisoire et Comité de défense générale à revoir en extrême urgence la stratégie navale de la France dans l'Atlantique. Le cycle ainsi ouvert, qui inclut les tentatives de maîtrise de la mer, s'achève à l'été 1795 (date de la plupart des citations qui ont été données jusque-là), lorsque la direction politique de la guerre change radicalement de système, privilégiant une stratégie indirecte articulée au concept de liberté des mers. Le dernier tournant de la période est celui de l'hiver 1797-1798, lorsque le poids croissant de l'armée dans les décisions politiques remet partiellement en cause ce choix en engageant un pivot stratégique vers la Méditerranée.

*Première partie*

MARINE ET RÉPUBLIQUE : UN OXYMORE RESPONSABLE DE LA FIN DE  
L'ÂGE D'OR NAVAL MONARCHIQUE ? 1792-1793

## La marine française en 1792 : une réévaluation indispensable

« Je ne me suis pas proposé d'écrire l'histoire de la marine de Louis XVI, je n'ai voulu qu'étudier son fonctionnement, à la veille de la Révolution qui devait l'anéantir<sup>1</sup> ». L'ambition de Maurice Loir dans son ouvrage *La marine royale en 1789* est celle de bien d'autres auteurs après lui : dresser le portrait d'une marine à son apogée avant l'effondrement révolutionnaire, conséquence de la mise en pratique de valeurs politiques incompatibles avec l'existence d'une marine. S'il est important de nuancer ce portrait idyllique de la marine royale, il faut commencer par souligner l'importance des continuités dans le domaine maritime. Par la surcharge de sens de la coupure révolutionnaire (sur le mode de la déploration), l'ouvrage de Maurice Loir ne rend pas compte de ces permanences qui existent dans le domaine maritime. Ni le 5 mai 1789, ni le 21 septembre 1792 (le choix, significatif, varie en fonction des auteurs), n'entraînent de changements dans la configuration des côtes de la France ni dans le régime des vents qui les caractérisent. De même, les structures administratives de la marine française, que ce soit au niveau des bureaux centraux ou de l'organisation des ports, ne changent que partiellement et dans un cadre temporel qui n'est pas réductible qu'à la Révolution française.

### 1. La mer et la France en Révolution : permanences géographiques et structures en mutation.

Les données stratégiques les plus fondamentales de la décennie de guerre navale révolutionnaire sont celles qui touchent à la mer elle-même, aux vents et aux courants. Les permanences qu'elle induit sont régulièrement perdues de vue par une historiographie trop terrienne. Il est indispensable d'en faire une brève présentation, notamment en ce qui concerne Brest et l'Atlantique<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Maurice LOIR, *La marine royale en 1789*, Paris, Armand Colin, 1900, p. VII.

<sup>2</sup> Comme le sous-titre l'indique, le développement qui suit s'appuie largement sur Olivier CHALINE, *La mer et la France : quand les Bourbons voulaient dominer les océans*, op. cit.



La spécificité française la plus saillante est celle de la multiplicité de ses façades maritimes : atlantique, méditerranéenne, et celle de la Manche<sup>4</sup>. La flotte française éprouve donc des difficultés récurrentes à se concentrer et ne bénéficie pas de possibilités de manœuvres sur lignes intérieures, du fait de la présence de la péninsule ibérique ; à la différence de la flotte britannique capable de se masser dans les ports et mouillages du sud de l'Angleterre. Par ailleurs, ces ports anglais n'ont pas de pendant du côté français de la Manche, une réalité naturelle qui pose un redoutable problème, d'autant que les vents violents et les marées à fort marnage y rendent la navigation difficile<sup>5</sup>. En conséquence, toute escadre de vaisseaux de ligne français pénétrant dans la Manche est condamnée à vaincre ou à être détruite, dans le meilleur des cas par échouage, en l'absence de port en eau profonde dans cette mer<sup>6</sup>. La seule solution est la construction artificielle d'une rade capable d'abriter des navires à fort tirant d'eau ; ce projet est entamé à Cherbourg sous l'Ancien Régime<sup>7</sup>. Notamment du fait de la fameuse visite de Louis XVI à ce port en 1786, le projet est associé mémoriellement à la monarchie, mais en réalité les constructions furent poursuivies avec volontarisme sinon efficacité pendant la Révolution<sup>8</sup>. Le Comité de marine de la Législative, notamment, y consacre plusieurs de ses rapports et y attribue d'importants financements<sup>9</sup>. Néanmoins, la question stratégique de l'accès à la Manche reste entière en 1792, car le projet n'est pas achevé, et la rade n'est complétée que sous l'Empire, au prix d'efforts considérables<sup>10</sup>. Durant la période, la question des ports sur la Manche est régulièrement soulevée dans la presse ; dès 1794, des voix mettent en avant le port de Boulogne, notamment dans la perspective d'un débarquement en Angleterre<sup>11</sup>.

Il est important de prendre la pleine mesure de cette réalité : la Manche est quasiment interdite aux escadres françaises. Le 18 septembre 1795, l'amiral Villaret plaide même pour l'arrêt

---

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 12.

<sup>4</sup> *Ibid.* p. 163.

<sup>5</sup> Olivier CHALINE, Richard HARDING, « Du vent et de l'eau : les contraintes environnementales au temps de la voile », *Histoire, économie & société*, 2020/1 (39e année), p. 9.

<sup>6</sup> Olivier CHALINE, *La mer et la France : quand les Bourbons voulaient dominer les océans*, op. cit., p. 55-56.

<sup>7</sup> Association des amis du Musée national de la Marine. Délégation de Basse-Normandie, *L'arsenal de la Marine à Cherbourg, une ville dans la ville*, Tournai, les Éd. du Cotentin, 2013, 179 p.

<sup>8</sup> Pour une description du voyage de Louis XVI, à teneur hagiographique, voir Jean-Christian PETITFILS, *Louis XVI*, Perrin, 2015, p. 523-530.

<sup>9</sup> Olivier ARANDA, « Les comités de marine de la Législative et de la Convention, au cœur des rapports entre pouvoir exécutif et législatif », art. cit., p. 11-12.

<sup>10</sup> Hervé DRÉVILLON, Olivier WIEVORKA (dir.), *Histoire militaire de la France, I. Des Mérovingiens au Second Empire*, op. cit., p. 644.

<sup>11</sup> « Quelques observations sur la nécessité d'avoir un ou deux ports militaires dans la Manche », *Journal des hommes libres de tous les pays, ou le Républicain*, n° 131, 11 prairial an II (30 mai 1794), p. 3-4.

de l'envoi de tout type d'unités importantes dans la Manche, y compris frégates et corvettes, au vu de la domination totale de la *Royal Navy* dans cet espace ; domination elle-même due en partie à l'impossibilité des vaisseaux de ligne français d'y trouver un port sûr<sup>12</sup>. Il critique aussi Cancale comme base d'opérations, préférant le sud de la Bretagne où les Britanniques ont « les mêmes désavantages que nous avons dans la Manche<sup>13</sup> ». Mais cette mer est aussi l'espace par lequel transitent les approvisionnements en munitions navales issues de la Baltique à destination des ports français<sup>14</sup>. Toute interruption des convois et du cabotage dans la zone a donc des conséquences désastreuses pour la construction et l'armement des unités françaises, en premier lieu à Brest<sup>15</sup>.

La stratégie navale de la France révolutionnaire doit donc composer avec ces données géographiques difficiles. Le régime des vents, sur lequel les hommes n'ont pas plus de prise, recèle en revanche autant d'opportunités que de difficultés. En effet, l'Atlantique est soumis à un système dit dépressionnaire : les perturbations s'échelonnent sur l'océan, se déplaçant généralement d'ouest en est<sup>16</sup>. Sans rentrer dans les détails, il importe de décrire l'impact de ce système sur la navigation. Les vents à Brest sont majoritairement d'ouest, une configuration météorologique qui rend toute sortie de la rade impossible ou très difficile<sup>17</sup>. Il en va de même pour la Manche, où les navires peuvent parfois attendre des semaines avant de s'en extraire par l'ouest<sup>18</sup>. En revanche, une fois les navires sortis de Brest, les escadres françaises peuvent s'attendre à un retour rapide des vents d'ouest qui les ramèneront facilement à leur point de départ. Cette situation est un casse-tête pour l'amirauté britannique. Bien souvent, le temps que la nouvelle de la sortie de Brest de l'armée navale française lui arrive, le vent est repassé à l'ouest, interdisant alors aux vaisseaux britanniques de sortir de la Manche, et laissant le champ libre aux Français. Néanmoins, il arrive que ce retournement tarde, avec des conséquences potentiellement catastrophiques pour ces derniers,

---

<sup>12</sup> SHD-MV, BB4 68 f°176/177, lettre de l'amiral Villaret-Joyeuse au Ministre de la Marine Redon de Beaupréau, 2<sup>e</sup> complémentaire an III (18 septembre 1795).

<sup>13</sup> SHD-MV, BB4 68 f°07, lettre de Villaret au Ministre de la Marine, 19 floréal an III (8 mai 1795).

<sup>14</sup> Pierrick POURCHASSE, « Commerce et connaissance du Nord : la marine française et la Baltique au XVIII<sup>e</sup> siècle » dans Éric SCHNAKENBOURG (dir.), *Figures du Nord : Scandinavie, Groenland, Sibérie. Perceptions et représentations des espaces septentrionaux de la fin de Moyen Âge au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Rennes, PUR, 2012, p. 53-64.

<sup>15</sup> Une étude détaillée du cabotage pendant la période révolutionnaire semble être une piste de recherche importante, et permettrait de compléter la prosopographie des capitaines d'embarcations légères réalisée par Philippe JARNOUX, « Capitaines et maîtres de barques en Basse Bretagne au XVIII<sup>e</sup> siècle » dans Frédéric CHAUVAUD, Jacques PERET, *Terres marines*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2006, p. 91-97.

<sup>16</sup> Olivier CHALINE, *La mer et la France : quand les Bourbons voulaient dominer les océans*, op. cit., p. 32-34.

<sup>17</sup> Précisons rapidement que si la possibilité de louvoyer peut laisser penser que les navires à voile sont à même de se diriger dans toutes les directions quel que soit le vent, cette possibilité est dans les faits très réduite dès que la force du vent augmente et/ou en l'absence d'eau à courir (comme dans le goulet de Brest).

<sup>18</sup> Olivier CHALINE, *La mer et la France : quand les Bourbons voulaient dominer les océans*, op. cit., p. 51-52.

comme durant la croisière dite du Grand Hiver ; car il est alors très difficile de gagner vers l'ouest, et les navires français se retrouvent contraints de rester en mer plus longtemps que prévu, alors que le vent est idéal pour une sortie en masse de la flotte britannique depuis Portsmouth ou les mouillages de la Manche comme Torbay<sup>19</sup>.

Les enjeux sont néanmoins trop élevés pour les Britanniques ; la défense de l'Irlande, notamment, ne peut être laissée au hasard des vents. D'où le choix récurrent du blocus durant le XVIII<sup>e</sup> siècle : esquissée dès la guerre de succession d'Espagne, cette méthode est employée avec succès durant la guerre de Sept ans<sup>20</sup>. Par la suite, l'absence de blocus durant la guerre d'Amérique est un des ingrédients du succès français. En ce qui concerne la Révolution, il convient d'adopter une chronologie fine : le blocus balbutie pendant l'essentiel de la période et n'est pas complètement mis en place avant le Consulat<sup>21</sup>. En effet, une escadre britannique au large d'Ouessant peut tenir la mer par presque tous les temps, sauf les forts vents d'ouest ; mais ces mêmes vents maintiennent les unités françaises au fond de la rade de Brest<sup>22</sup>. En cas d'infériorité de la flotte française, il faut alors une tempête d'est pour pouvoir sortir, situation fort peu fréquente, et qui se présente généralement en hiver.

À l'échelle de l'Atlantique nord dans son ensemble, la circulation atmosphérique prend une forme globalement circulaire. La traversée de l'Atlantique depuis l'Europe se fait en passant largement au sud, afin de s'appuyer sur les alizés, réguliers et orientés vers le sud-ouest en direction de l'Équateur. En conséquence, la façade atlantique espagnole constitue un point clé pour les flottes à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle ; Cadix, notamment, constitue autant une porte d'entrée vers la Méditerranée que vers les Antilles. Ces dernières sont elles aussi affectées par les alizés, qui soufflent de l'est vers l'ouest de la région. Là encore, les conséquences militaires sont importantes : une campagne navale aux Antilles se fait d'est en ouest ; depuis, justement, les îles au vent ou du vent (dénomination d'époque des petites Antilles) vers les grandes Antilles (ou îles sous-le-vent). Le retour en Europe, enfin, se fait en s'élevant nettement au nord avant d'obliquer vers l'ouest, une fois arrivé à la latitude des Açores.

---

<sup>19</sup> Voir notamment *infra* chapitre six, 2.

<sup>20</sup> Olivier CHALINE, « La difficile mise en place des techniques de blocus par les Anglais, XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles », *Les Cahiers Sirice*, n°26, 2021/1, p. 23-31. Sur le blocus de Brest pendant la période révolutionnaire, voir Roger MORRIS, *The Channel Fleet and the Blockade of Brest, 1793-1801*, *op. cit.*, ainsi que Richard C. SAXBY, « The Western Squadron and the Blockade of Brest », *History Today*, January 1973, p. 20-29.

<sup>21</sup> L'apport décisif de l'amiral Saint Vincent à ce propos est souligné par Charles B. ARTHUR, *The Remaking of the English Navy by Admiral St. Vincent: Key to the Victory Over Napoleon : the Great Unclaimed Naval Revolution (1795-1805)*, Lanham, University Press of America, 1986, 265 p.

<sup>22</sup> Roger MORRIS, *The Channel Fleet and the Blockade of Brest, 1793-1801*, *op. cit.*, p. 2.

Ce rappel des permanences maritimes ne vise pas à nier les changements apportés à la marine française par les premières années de la Révolution. Ceux-ci sont réels ; néanmoins, ils gagnent à être relativisés et présentés dans le cadre des mutations structurelles de l'Atlantique français à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. En effet, à l'orée de la décennie 1790, plusieurs piliers de la marine de commerce française rencontrent de graves difficultés, après la formidable expansion de la décennie 1780, fondée notamment sur le développement de Saint-Domingue et la révolution du café dans cet espace, dont certaines apparences sont trompeuses<sup>23</sup>. Les morutiers notamment, (pour lesquels l'État royal a consenti des efforts considérables durant les différentes négociations de paix du XVIII<sup>e</sup> siècle afin de conserver leur activité), connaissent une grave crise : « À Saint-Malo, le principal port à armer pour Terre-Neuve, les campagnes de pêche ont chuté de 115 en moyenne entre 1785 et 1787 à 65 pour la période 1790-1792<sup>24</sup>. » L'approvisionnement des colonies françaises subit la concurrence de plus en plus forte des navires américains, suite à l'assouplissement de l'Exclusif en 1785 (celle-ci néanmoins, permet de maintenir des coûts raisonnables pour les plantations<sup>25</sup>). Quant à la traite négrière, autre point fort traditionnel de la façade atlantique, elle est fortement atteinte par un événement fondamental dont il est généralement peu fait état dans les histoires traditionnelles de la marine révolutionnaire : l'insurrection des esclaves de Saint-Domingue en août 1791. Cette déflagration, produit des contradictions de la société coloniale d'Ancien Régime autant que des premières convulsions révolutionnaires, condamnait à terme une bonne partie du marché français des produits coloniaux, et les liaisons maritimes sur lesquelles ce commerce s'appuyait<sup>26</sup>. Dans l'immédiat, dès l'automne 1791, elle entraîne une nette baisse des expéditions négrières<sup>27</sup>. Lorsque la nouvelle de l'insurrection arrive à la Législative, il est déjà question de « sauver les colonies », et le ministre prépare une expédition de secours pour Saint-Domingue<sup>28</sup>. Par ailleurs, la question des droits des libres de couleur, autre problème brûlant du

---

<sup>23</sup> Alan FORREST, *The Death of the French Atlantic: Trade, War, and Slavery in the Age of Revolution*, op. cit., p. 17. Le sucre reste malgré tout à cette date la plus importante production de l'île.

<sup>24</sup> Silvia MARZAGALLI, « Le négoce maritime et la rupture révolutionnaire : un ancien débat revisité », *Annales historiques de la Révolution française*, n° 352, 2008/2, p. 184-207.

<sup>25</sup> Alan FORREST, *The Death of the French Atlantic: Trade, War, and Slavery in the Age of Revolution*, op. cit., p. 20-21.

<sup>26</sup> Laënnec HURBON (dir.), *L'Insurrection des esclaves de Saint-Domingue (22-23 août 1791)*, Paris, Karthala, 2000, 271 p.

<sup>27</sup> Silvia MARZAGALLI, « Le négoce maritime et la rupture révolutionnaire : un ancien débat revisité », art. cit., p. 190.

<sup>28</sup> Olivier ARANDA, « Les comités de marine de la Législative et de la Convention, au cœur des rapports entre pouvoir exécutif et législatif », art. cit., p. 5.

moment, entraîne des tensions qui n'épargnent pas la marine<sup>29</sup>. À la station navale du Cap-Français, les incidents se multiplient : le 17 novembre 1791, l'équipage de l'*Éole* manifeste bruyamment, dans la ville, son opposition aux officiers aristocrates mais aussi sa solidarité avec les petits blancs, contre les libres de couleur<sup>30</sup>.

Les colonies sont donc dans un contexte de crise généralisée, avant même l'entrée en guerre. Les effets délétères de cette réalité sur la marine de guerre, notamment la réduction des stocks de gabiers expérimentés dont la pêche hauturière et la traite sont des pépinières, sont donc à considérer lorsque l'on aborde la période ; si les classes concernent avant tout la pêche côtière et le cabotage, le lien consubstantiel entre marine et colonies est essentiel. Celui-ci n'a rien de nouveau, la marine ayant graduellement, à partir du milieu du siècle, intégré comme principale fonction la défense de l'Empire<sup>31</sup>. La conscience de ce lien n'est pas perdue durant la Révolution, notamment du fait des membres des groupes d'influences coloniaux qui se succèdent dans les différentes assemblées révolutionnaires ; lesquels n'hésitent pas même à exagérer la nécessité des colonies pour la Marine, afin de servir leurs menées plus générales en politique coloniale. Ainsi Moreau de Saint-Méry affirme-t-il le 9 avril 1791 le « rapport essentiel que la nature a placé entre les colonies qui entretiennent et augmentent la marine, et la marine qui défend, protège et conserve les colonies<sup>32</sup> ». Au regard de cette relation, et de la crise coloniale qui se développe, la marine française entame la décennie sérieusement handicapée.

Le processus révolutionnaire peut-il néanmoins être entièrement absous de cette dégradation de la situation, notamment dans le domaine colonial ? Dès le début de la Révolution, les prémisses de la difficulté à articuler volonté de démocratisation et outil naval, notamment dans ses fonctions coloniales, se font sentir. Les répercussions de l'incident du Nootka Sound, en 1790, agissent comme un révélateur. En effet, en mai 1789, Espagnols et Britanniques en viennent aux mains pour la maîtrise de la baie de Nootka, sur la côte pacifique de l'Amérique du nord, à la latitude de ce qui devient par la suite Vancouver<sup>33</sup>. Cet incident diplomatique entraîne rapidement une montée des tensions, dans laquelle la France se trouve impliquée par le pacte de famille. Le 14 mai 1790, Montmorin, le ministre des Affaires Étrangères, réclame à la Constituante des fonds

---

<sup>29</sup> L'expression « libres de couleur » désigne les noirs libres par opposition aux esclaves. Voir Abel Alexis LOUIS, *Les libres de couleur en Martinique des origines à 1815*, thèse de doctorat sous la direction de Lucien René ABÉNON et de Danielle BÉGOT, Université des Antilles et de la Guyane, 2011, 790 p.

<sup>30</sup> Jeremy D. POPKIN, *You are all free : the Haitian revolution and the abolition of slavery*, op. cit., p. 77.

<sup>31</sup> Sébastien MARTIN, « L'arsenal de Rochefort et la logistique navale dans la défense des colonies au XVIIIe siècle » dans David PLOUVIEZ (dir.), *Défense et colonies dans le monde atlantique : XVe-XXe siècle*, Rennes, PUR, 2014, p. 219.

<sup>32</sup> AP, vol. XXIV, p. 665. Discours de Moreau de Saint-Méry du 9 avril 1791 à la Constituante.

<sup>33</sup> Annick FOUCRIER, « Rivalités européennes dans le Pacifique : l'affaire de Nootka Sound (1789-1790) », *Annales historiques de la Révolution française*, n° 307, 1997, p. 17-30.

pour la préparation de la France à une éventuelle guerre, notamment à destination de la marine<sup>34</sup>. Mais cette demande n'est pas une formalité : elle entraîne d'intenses débats, dans les jours qui suivent, sur l'appartenance du droit de guerre au roi. Or, la gauche de l'Assemblée, (notamment Brissot) voit dans l'affaire un prétexte, et s'oppose de toutes ses forces à l'action des ministres. L'affaire est connue, car elle aboutit, notamment du fait de Robespierre, à la déclaration de paix au monde, et à un début d'affirmation du rôle de l'Assemblée nationale dans les domaines diplomatiques et militaires<sup>35</sup>. Néanmoins, l'importance de l'épisode pour la marine en tant que telle n'a généralement pas été évoquée par les historiens. Surtout, il est peu rapporté que les orateurs qui ont défendu le droit de guerre du roi agissent notamment au nom de l'importance de la marine et des colonies. Ces dernières, « nous ne pouvons les conserver que par des alliances<sup>36</sup> », souligne Malouet, dans une allusion transparente à la force de la marine espagnole, illustrée par la guerre d'indépendance américaine. Refuser d'aider l'Espagne c'est donc affaiblir dangereusement les colonies et la marine française. Le comte de Virieu souligne lui aussi que « notre commerce maritime fait vivre quatre millions de Français, les galions d'Espagne nous apportent l'opulence<sup>37</sup> ». Par ailleurs, confier le droit de guerre au roi, c'est choisir « l'unité, le secret, la rapidité<sup>38</sup> » ; en somme, la diplomatie et la guerre coloniale et maritime nécessitent des alliances, et un exécutif fort : prémisses d'une argumentation qui sera sans cesse reprise par la suite. Si la majorité de l'assemblée accepte finalement l'armement, et adopte un compromis sur le droit de guerre, la difficulté d'en arriver là n'est pas passée inaperçue, notamment de l'autre côté des Pyrénées. De ce fait, l'Espagne choisit de reculer, ce qui fragilise l'alliance française<sup>39</sup>.

Néanmoins, ce faisant, la monarchie espagnole s'attache surtout aux apparences, et laisse libre cours à sa méfiance envers la Révolution française, avivée par les discours de la gauche brissotine ; car dans les faits, l'assemblée soutient l'Espagne, allant jusqu'à voter l'armement de 45 vaisseaux durant l'été 1790, ce qui vient nuancer fortement l'épisode<sup>40</sup>. De plus, si la philosophie des lumières, hostile aux alliances et aux guerres de conquêtes, semble bien peu compatible avec les réalités du rapport de force naval européen, il faut aussi noter que la guerre nationale promise

---

<sup>34</sup> David A. BELL, *The First Total War: Napoleon's Europe and the Birth of Warfare as We Know it*, op. cit., p. 170.

<sup>35</sup> *Ibid.*, p. 206-207.

<sup>36</sup> AP, vol. XV, p. 535. Discours du comte de Virieu du 14 mai 1790 à la Constituante.

<sup>37</sup> *Ibid.*, p. 530.

<sup>38</sup> *Ibid.*

<sup>39</sup> David A. BELL, *The First Total War: Napoleon's Europe and the Birth of Warfare as We Know it*, op. cit., p. 210.

<sup>40</sup> Annick FOUCRIER, « Rivalités européennes dans le Pacifique : l'affaire de Nootka Sound (1789-1790) », art. cit., p. 25. Dans les tractations de paix avec l'Espagne en 1795, le remboursement de cet armement de 1790 est évoqué côté français, ce qui montre à quel point l'affaire a laissé des traces (RACSP, tome 22, p. 193. Lettre du Comité de salut public aux représentants à l'armée des Pyrénées Orientales, 28 germinal an III-17 avril 1795).

par la gauche à ceux qui s'en prendraient à la France n'est pas sans déclinaison maritime<sup>41</sup>. L'impression « d'anarchie et de faiblesse » que donne la France aux observateurs britanniques en 1790, sans être totalement infondée, est à nuancer<sup>42</sup>. Enfin, il ne faut pas voir l'incident seulement par le prisme de l'affrontement national franco-anglais ; comme l'a montré Mike Rapport, les sociétés radicales britanniques et certains clubs jacobins français pèsent de tout leur poids pour réconcilier les deux nations autour de l'idée universaliste des Droits de l'Homme et de nations liées par une expérience commune de la Révolution : une lecture qui n'est plus possible du côté britannique à partir de l'irruption massive de la violence dans le processus révolutionnaire français<sup>43</sup>.

Si l'historiographie critique de la Révolution française n'a pas réellement relevé cet épisode du Nootka Sound, qui va en partie dans le sens d'une incompatibilité entre processus révolutionnaire et marine qu'elle prétend démontrer par ailleurs, il n'en va pas de même pour ce qui est de l'action des assemblées en général. Celles-ci sont accusées de tous les maux, notamment en ce qui concerne l'organisation de la marine et sa direction politique.

#### *« Désorganisation » révolutionnaire : anatomie d'un topos historiographique*

L'association de la Révolution au désordre et à la désorganisation, en particulier pour ce qui est de la marine, tient du lieu commun historiographique. Edouard Chevalier indique ainsi qu'au moment même de la crise du Nootka Sound, « l'Assemblée assistait impassible à la désorganisation de la marine<sup>44</sup> ». Il est nécessaire mais complexe de nuancer une affirmation qui est souvent avancée au nom de la nature même des événements révolutionnaires, vus comme destructeurs par essence, souvent sans fournir d'exemples concrets<sup>45</sup>.

En ce qui concerne l'administration centrale de la marine, celle-ci n'est pas réformée avant la Convention : c'est donc la stabilité qui prime. Les événements de la Révolution ayant eu une très grande influence à Paris, il est indéniable que les bureaux centraux de la Marine ont été perturbés dans leur fonctionnement, notamment à travers leur personnel dont une partie émigre. À partir de 1789, des économies sont par ailleurs recherchées dans l'administration de la marine,

<sup>41</sup> Voir *infra* chapitre six sur la mise au service de la marine de la science républicaine.

<sup>42</sup> Nicholas A. M. RODGER, *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain, 1649-1815*, London, Allen Lane, 2004, p. 761.

<sup>43</sup> Mike RAPPORT, « “Deux nations malheureusement rivales” : les Français en Grande-Bretagne, les Britanniques en France, et la construction des identités nationales pendant la Révolution française », *Annales historiques de la Révolution française*, n° 342, 2005/4, p. 24-25.

<sup>44</sup> Louis-Édouard CHEVALIER, *Histoire de la marine française sous la première république*, *op. cit.*, p. 17.

<sup>45</sup> Tancrède JOSSERAN, « Et la Royale fut détruite ! » dans Renaud ESCANDE, *Le livre noir de la Révolution française*, Paris, Cerf, 2008, p. 284.

le département en général pesant lourd dans la dette contractée par l'Ancien Régime ; les bureaux, déplacés de Versailles à Paris dans l'ancien garde-meubles du roi, doivent se séparer d'une partie de leurs employés et baisser certains salaires<sup>46</sup>. Néanmoins, c'est la continuité qui prime dans le personnel de la marine. En l'an VI encore, l'essentiel des commis sont des anciens de la marine du roi, qui ont traversé sans encombre la période<sup>47</sup>. En somme en 1792, comme dans la suite de la période, les bureaux de la Marine sont en état de remplir leurs fonctions de direction, comme leur réaction rapide aux événements de la Vendée le montre abondamment<sup>48</sup>.

Pour la période conventionnelle, les accusations changent d'angle : « Pendant toute la durée du régime conventionnel, lois et règlements disparaissent. On peut également dire qu'à cette époque il n'y eut pas de ministres. Monge, Dalbarade et Redon n'exercèrent aucune influence sur les affaires de leur département<sup>49</sup>. » Il s'agit là de l'accusation traditionnelle d'affaiblissement du pouvoir exécutif par la Révolution française. Le principal accusé est le Comité de marine des assemblées révolutionnaires, régulièrement désigné comme coupable de s'être substitué aux travaux ministériels<sup>50</sup>. Pourtant, il n'en est rien ; si le Comité de marine constitue en effet l'un des fers de lance des députés opposés à l'exécutif royal sous la Législative, il se transforme en adjuvant des bureaux sous la Convention<sup>51</sup>. L'administration centrale de la marine n'est donc pas réduite à l'insignifiance ; à l'inverse, sa réorganisation le 14 février 1793 en six divisions (ports et mouvements des forces navales, approvisionnements, gens de mer, comptabilité, colonies, officiers) se révèle particulièrement pérenne, puisqu'elle n'est pas modifiée substantiellement avant la toute fin du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>52</sup>. Les mutations suivantes sur la période sont en effet très secondaires. La transformation du ministère en commission le 1<sup>er</sup> avril 1794 n'a pas d'effet sensible sur la direction administrative ; et la constitution du Directoire revient aux six divisions en 1795<sup>53</sup>. Enfin, le 5 janvier 1796, les fonctions administratives sont redistribuées en neuf bureaux, mais là encore le ministre Pléville Le Pelley rétablit les cinq divisions (gens de mer et personnel sont fusionnés) le 23 septembre 1798<sup>54</sup>.

---

<sup>46</sup> Jean-Philippe ZANCO (dir.), *Dictionnaire des ministres de la Marine, 1689-1958*, Paris, SPM, 2011, p. 39-40.

<sup>47</sup> Pierre LÉVÊQUE, « Les employés du ministère de la Marine en l'an VI », *La Revue Administrative*, vol. 55, n° 329, 2002, p. 525 à 541.

<sup>48</sup> Voir *infra* chapitre quatre.

<sup>49</sup> Louis-Édouard CHEVALIER, *Histoire de la marine française sous la première république*, *op. cit.*, p. 224.

<sup>50</sup> Joannès TRAMOND, *Manuel d'histoire maritime de la France*, *op. cit.*, p. 584.

<sup>51</sup> Olivier ARANDA, « Les comités de marine de la Législative et de la Convention, au cœur des rapports entre pouvoir exécutif et législatif », *art. cit.*

<sup>52</sup> Jean-Philippe ZANCO (dir.), *Dictionnaire des ministres de la Marine, 1689-1958*, *op. cit.*, p. 49.

<sup>53</sup> *Ibid.*, p. 51-52.

<sup>54</sup> *Ibid.*



Au-delà des services centraux, certains règlements de la marine ont aussi une certaine stabilité pendant la période, à rebours de l'idée fréquemment admise d'une *tabula rasa* révolutionnaire. L'époque à laquelle la marine française prend l'apparence qui est la sienne durant la Révolution peut en réalité être datée de 1786. Il s'agit de l'année clé dans un train d'ordonnances et de décisions du secrétaire d'État de la Marine Castries, qui touche à tous les domaines. En ce qui concerne l'administration elle-même, les modèles de documents officiels (comme les journaux de bord) sont établis à cette date et ont cours pendant tout la décennie révolutionnaire<sup>55</sup>. Les règlements concernant la santé et la salubrité à bord, les revues ou encore le rôle des ingénieurs et constructeurs sont aussi établis à cette date et ne sont pas modifiés, ou à une date tardive<sup>56</sup>. Par exemple, à l'été 1794 encore, le règlement sanitaire de Castries est réaffirmé<sup>57</sup>. Il est donc très excessif d'affirmer que ces réformes ont été « balayées par la bourrasque révolutionnaire » comme l'avance Rémi Monaque<sup>58</sup>. C'est aussi du fait de Castries que s'organisent à partir de la fin de la guerre d'Amérique des stations navales permanentes de la marine française, qui assurent une présence régulière notamment dans l'espace caraïbe, y compris pendant les premières années de la Révolution<sup>59</sup>. Ces unités jouent un rôle majeur dans le déroulement des événements révolutionnaires dans l'arc antillais<sup>60</sup>.

L'accusation de désorganisation est plus complexe à nuancer dans le cadre de l'organisation des ports, qui avant la Révolution était encadrée par l'ordonnance de Sartine de 1776<sup>61</sup>. À leur propos, J. Tramond n'hésite pas à affirmer que les réformes des premières assemblées révolutionnaires « semblai[en]t organiser l'anarchie en permanence<sup>62</sup> ». En réalité, les réformes administratives au fondement des accusations d'anarchie révolutionnaire sur le sujet tiennent à peu d'éléments, si ce n'est à l'accélération du va-et-vient entre officiers militaires et civils dans la détention de certaines fonctions dans les ports ; c'est-à-dire à la prolongation des hésitations du pouvoir politique dans l'arbitrage entre officiers de plume et d'épée, qui a couru tout au long du

---

<sup>55</sup> Sylviane LLINARES, « La République en mer, le journal de navigation de la frégate l'*Insurgente* de Lorient à Cayenne, 1798 », dans Martine ACERRA et Bernard MICHON (dir.), *Horizons atlantiques : villes, négoce, pouvoirs*, Rennes, PUR, 2019, p. 262.

<sup>56</sup> Bernard LUTUN, *Une autre Marine, 1756-1789, réforme d'une institution*, thèse de doctorat sous la direction de Louis BERGERON, EHESS, 2005, p. 573 à 633.

<sup>57</sup> SHD-MV, BB4 37 f°289-290, arrêté du Comité de salut public du 2 fructidor an II (19 août 1794).

<sup>58</sup> Rémi MONAQUE, *Une histoire de la marine de guerre française*, op. cit., p. 209.

<sup>59</sup> Edern OLIVIER-JEGAT, « La station navale des petites Antilles en temps de paix (1785-1786) », dans Jean-Sébastien GUIBERT, Boris LESUEUR, *Navigations militaires aux Antilles (1620-1820)*, Paris, L'Harmattan, 2019, p. 153-171.

<sup>60</sup> Voir *infra* chapitre quatre, 1.

<sup>61</sup> Bernard LUTUN, *Une autre Marine, 1756-1789, réforme d'une institution*, op. cit., p. 537-572.

<sup>62</sup> Joannès TRAMOND, *Manuel d'histoire maritime de la France*, op. cit., p. 580.

XVIII<sup>e</sup> siècle. En effet, une loi adoptée par la Constituante le 21 septembre 1791 remplace le couple intendant/commandant de la marine par un duo ordonnateur/commandant des armes, et subordonne en bonne partie l'autorité des militaires à la partie civile<sup>63</sup>. C'est notamment le cas en ce qui concerne l'armement des navires et leurs mouvements dans le port, ainsi que la direction de l'artillerie, qui sont des points particulièrement disputés<sup>64</sup>. Les civils estiment notamment que l'armement des navires est une tâche logistique complexe qui ne peut être menée à bien par des marins dont ce n'est pas le cœur du métier. À l'inverse, les officiers militaires avancent qu'un navire ne peut être préparé à l'affrontement que par un officier qui connaît la nature du combat naval et les besoins qu'il induit<sup>65</sup>.

L'adaptation aux nouvelles règles semble avoir été laborieuse : ainsi le 28 mai 1792, le ministre Lacoste se plaint-il de la confusion : « La ligne qui doit séparer les fonctions des officiers militaires et celles des officiers civils n'est qu'imparfaitement tracée. Plusieurs lois manquent, d'autres sont incertaines, d'autres encore contiennent des expressions douteuses. Je n'ai obtenu ni loi, ni supplément, ni interprétation<sup>66</sup>. » Néanmoins, et c'est là le point clé, les plaintes des ministres et des parlementaires pendant la période révolutionnaire sont moins liées à une désorganisation réelle qu'à une insatisfaction partisane concernant l'organisation, dans le cadre de ce conflit entre plume et épée. La rivalité ne s'affaiblit pas avec la Révolution, bien au contraire ; encore en 1799, l'amiral Morard de Galles, commandant des armes à Brest, s'indigne que l'on ait rendu les honneurs militaires à l'ordonnateur, ce qu'il n'a jamais vu « depuis près de quarante-deux ans que je suis à Brest<sup>67</sup> ». Dès le 12 septembre 1793, la Convention redonne la main aux militaires sur les fonctions disputées, notamment les mouvements des ports<sup>68</sup>. Un nouveau renversement en faveur des civils a lieu avec le train des lois navales votées dans les derniers jours de la Convention 25 et 26 octobre 1795, lesquelles ne sont pas du goût du Directoire, qui tente sans succès de les faire annuler<sup>69</sup>.

La situation est éclairée par Jeanbon Saint-André, qui dans un commentaire sur cette tentative du Directoire de revenir sur l'organisation « civile » décidée quelques mois plus tôt, s'exprime ainsi : « Quand on dit que tout est *désorganisé*, ou l'on se trompe, ou l'on veut dire que

---

<sup>63</sup> Léon LÉVY-SCHNEIDER, *Le conventionnel Jeanbon Saint-André, op. cit.*, p. 303-304.

<sup>64</sup> *Ibid.*

<sup>65</sup> Pierre-Alexandre FORFAIT, *Lettres d'un observateur sur la marine, op. cit.*, p. 148-149.

<sup>66</sup> AP, vol. XLIV, p. 189. Discours de Lacoste à l'assemblée Législative du 28 mai 1792.

<sup>67</sup> SHD-MV, BB4 119 f<sup>o</sup> 111, lettre de Morard de Galles au Ministre de la Marine, 11 vendémiaire an VII (2 octobre 1798).

<sup>68</sup> « Décret portant que les mouvemens des ports ne feront plus partie des fonctions attribuées aux ordonnateurs civils de la marine », RLMC, tome 4, p. 91-92.

<sup>69</sup> AN, AD VII 40, Message du directoire exécutif, 12 frimaire an IV (3 décembre 1795).

l'organisation existante déplaît, et qu'on veut la renverser<sup>70</sup>. » Cette remarque est vraie pour toute la période révolutionnaire ; le caractère enflammé du débat pousse en effet les protagonistes à en exagérer l'importance et à dresser des portraits apocalyptiques de la situation administrative, qui ont été pris pour argent comptant par une bonne partie de l'historiographie. Le 15 janvier 1796, notamment, toujours dans le cadre des débats sur la pertinence des lois des 2 et 3 brumaire an IV, le député Villetard n'hésite pas à relier le destin de la marine dans son ensemble à la situation administrative des ports : « Depuis 1793, que le système contraire [militaire] prévalut et succéda aux lois de 1791, quels prodiges a-t-il enfantés ? [...] Qu'a été notre sort dans les batailles ? La défaite. Qu'est devenu notre commerce maritime ? Nul<sup>71</sup>. » Plutôt que de trancher le débat, comme pensent pouvoir le faire certains travaux pourtant récents, qui n'hésitent pas à corrélér directement le nombre de vaisseaux produits par les arsenaux français à la répartition des rôles entre plume et épée, il convient aujourd'hui d'en relativiser l'importance ; celle-ci est largement le produit d'un effet de source<sup>72</sup>. Les cartons consacrés à la marine dans les archives imprimées des assemblées révolutionnaires contiennent en effet des dizaines de projets et d'opinions sur cette question de l'organisation des ports, qui a accaparé l'attention, notamment des parlementaires<sup>73</sup>. Quand il est pris au sérieux par l'historiographie, le paradigme du désordre dans les ports induit la situation absurde d'une réorganisation permanente : chaque ministre semble redresser une situation administrative pourtant déjà réglée par son prédécesseur. À cet égard, la lecture des biographies des ministres de la Marine de la période révolutionnaire par J.-P. Zanco est édifiante. Monge en 1793 se lance dans une « reconstitution partielle de l'administration maritime<sup>74</sup> » ; Redon de Beaupréau « crée une base solide qui va servir de support à la gestion de tous ses successeurs<sup>75</sup> », en 1795. Mais Truguet, son successeur direct, doit pourtant « s'applique[r] à rétablir la discipline dans les ports et arsenaux<sup>76</sup> ». En réalité, la capacité de production des arsenaux, et le destin des flottes, dépend de bien d'autres facteurs ; et il est difficile de s'imaginer ce débat centré sur l'administratif transposé dans l'historiographie britannique.

L'obsession de l'administratif a en effet tendance à obscurcir l'appréhension de la guerre navale révolutionnaire plutôt qu'à l'éclairer. Si une compréhension du cadre décisionnel,

---

<sup>70</sup> *L'ami des lois, ou Mémoires politiques et littéraires*, n° 143, 10 nivôse an IV (31 décembre 1795, noté et classé à tort 1<sup>er</sup> janvier 1795), p. 1.

<sup>71</sup> AN, AD VII 40, Conseil des cinq-cents, Discours de Villetard, séance du 25 nivôse an IV (15 janvier 1796).

<sup>72</sup> Aurélien BOURNONVILLE, *De l'Intendance au Commissariat de la Marine (1765 – 1909) : un exemple de stabilité administrative*, Thèse de Droit, Université du Droit et de la Santé - Lille II, 2014, p. 26-27.

<sup>73</sup> AN, AD VII cartons 39, 40, 41.

<sup>74</sup> Jean-Philippe ZANCO (dir.), *Dictionnaire des ministres de la Marine, 1689-1958*, op. cit., p. 394.

<sup>75</sup> *Ibid.*, p. 448.

<sup>76</sup> *Ibid.*, p. 506.

notamment des bureaux de la Marine, est indispensable pour saisir la direction politique du conflit, les éléments-clés des décisions prises sont plutôt à chercher dans le rapport de force matériel.

## **2. L'état matériel de la marine : une apogée en trompe l'œil**

L'analyse de la stratégie navale révolutionnaire suppose, avant tout échafaudage théorique, une connaissance sérieuse du rapport de force matériel, tant sur le plan quantitatif que qualitatif. Malgré des jugements de valeur très variables d'une publication à l'autre, cet aspect a été largement désigné comme de peu d'importance par l'historiographie. C'est sur le personnel et en particulier les officiers, à travers le phénomène de l'émigration, que l'attention s'est portée. Il s'agit ici de prendre le contre-pied de ce parti pris ; les effectifs et l'état de la flotte semblent en réalité d'une bien plus grande valeur explicative pour les événements de la guerre navale. Or, la marine française est en réalité bien loin de l'âge d'or qui a été reconstruit a posteriori pour mieux désigner la période de la Révolution française comme un formidable gâchis. Si quelques travaux ont déjà entamé un travail de nuance sur le plan quantitatif, les renouvellements récents de l'historiographie des techniques, qui viennent aussi nuancer la supposée excellence de la construction navale française à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, n'ont pas été intégrés à l'analyse des guerres maritimes révolutionnaires.

*Un rapport de force numérique écrasant : les corps de bataille français et britanniques au 21 septembre 1792*

De nombreux ouvrages traitant de l'histoire maritime de la période révolutionnaire se dispensent d'une présentation du rapport de force en termes de vaisseaux. La compilation des données est en effet fastidieuse et complexe ; elle est néanmoins indispensable à l'analyse stratégique. La réalisation de cette pesée suppose des choix, qui divergent d'un ouvrage à l'autre : à partir de quand un vaisseau de ligne est-il susceptible d'être compté (Mise en chantier ? Lancement ? Mise en service ?) et quand cesse-t-il de l'être (Dernière opération ? Condamnation ? Démolition ?). À la suite de Norman Hampson, nous avons fait le choix de considérer les vaisseaux armés ou disponibles pour l'armement, et qui sont effectivement employés postérieurement à l'instant de l'inventaire<sup>77</sup>. En effet, de nombreux vaisseaux restent présents sur les listes avant d'être condamnés suite à une inspection qui les révèlent incapables de prendre la mer ; leur existence était donc purement théorique. Cette méthode pose un problème de téléologie, car les acteurs du moment pouvaient croire que certains vaisseaux étaient disponibles, alors que l'historien sait qu'ils ne reprendront jamais la mer. Il s'agit néanmoins du choix qui obscurcit le moins la

---

<sup>77</sup> Norman HAMPSON, *La marine de l'an II : mobilisation de la flotte de l'Océan, 1793-1794*, op. cit., p. 21.

compréhension : en effet, les vaisseaux présents sur les listes en 1792 mais qui ne participent plus aux opérations par la suite sont nombreux.

À l'image des questions administratives, les effectifs de la marine française se comprennent à partir des ordonnances de Castries de 1786. Celles-ci établissent à 81 le nombre de vaisseaux que doit comprendre la flotte ; mais l'effectif réel est rapidement abaissé à 60 vaisseaux, les autres devant exister sous la forme de matériaux prêts à la construction en cas de crise<sup>78</sup>. Si cet effectif peut sembler peu considérable, la généralisation des vaisseaux de 74 plutôt que de 64 ou moins en fait une force comparable en nombre de canons à celle de la guerre d'indépendance américaine à son apogée de 1782<sup>79</sup>. Néanmoins, la crise financière entraîne un ralentissement du travail des arsenaux pendant les premières années de la Révolution française, et donc un retardement dans l'arrivée des vaisseaux neufs<sup>80</sup>. Ainsi, à l'entrée en République, la marine française ne dispose que de 68 vaisseaux de ligne, même en comprenant les unités anciennes qui sont employées dans n'importe quelle campagne de la guerre navale<sup>81</sup>. Au commencement de la guerre contre l'Angleterre, en février 1793, l'effectif est déjà tombé à 65 vaisseaux de ligne<sup>82</sup>, du fait de plusieurs pertes en Méditerranée et dans les Antilles<sup>83</sup>. Il existe donc un hiatus considérable avec les effectifs théoriques : le ministre Monge à sa prise de fonction, le 23 septembre 1792, annonce 74 vaisseaux, mais précise que 19 sont « susceptibles de réparations, radoub ou refontes\* plus ou moins considérables<sup>84</sup> ». Or, sur ces 19, pas moins de 6 sont reconnus inemployables par la suite. Dès leur première inspection poussée à la suite des rumeurs de guerre, en effet, les vaisseaux *Diadème*, *Hercule*, *Illustre*, *Brave*, *Argonaute* et *Borée* sont reconnus inutilisables tels quels et transformés en vaisseaux rasés\* ; ils n'ont donc aucune influence en tant que navires de ligne dans le conflit<sup>85</sup>. Même en écartant ces navires, le nombre de 68 vaisseaux correspond à une définition large. En

---

<sup>78</sup> *Ibid.*, p. 17-18.

<sup>79</sup> Jonathan R. DULL, « Why did the revolutionary navy fail? », art. cit., p. 125.

<sup>80</sup> *Ibid.*, p. 19-20.

<sup>81</sup> Voir Annexe n°1, 1.

<sup>82</sup> Ce nombre est aussi celui donné pour la même date par Norman HAMPSON, *La marine de l'an II : mobilisation de la flotte de l'Océan, 1793-1794*, op. cit., p. 20., repris par Jonathan R. DULL, « Why did the revolutionary navy fail? », art. cit., p. 125. Voir Annexe n°1, 2.

<sup>83</sup> Voir *infra* chapitre deux, 2.

\* Radoub et refonte sont deux opérations de réparations des navires. La refonte se distingue par son ampleur, il s'agit d'une véritable opération de reconstruction de l'unité ; toutes les pièces anciennes sont retirées et remplacées par des neuves, depuis la quille jusqu'au couronnement. Le radoub est plus léger et vise à mettre l'unité en état de reprendre la mer.

<sup>84</sup> Gaspard MONGE, *Compte-rendu à la Convention nationale, par le Ministre de la marine, de l'état de situation de la Marine de la République : le 23 septembre de l'an premier*, Paris, Imprimerie Nationale, 1792, p. 4.

\* Le premier des deux ponts du vaisseau est rasé, ce qui transforme le navire en une très lourde frégate. Impressionnantes sur le papier, ces unités hybrides souffrent en réalité d'un grand manque de qualités marines.

<sup>85</sup> Voir Annexe n°3.12, 3.26, 3.28, 3.10, 3.22, 3.9.

effet, certains ne sont pratiquement pas employés ; le *Caton*, notamment, ne participe que quelques jours à une sortie en escadre, à l'automne 1794, le temps de constater son incapacité à tenir la mer<sup>86</sup>. Il doit rentrer isolément à Brest, d'où il ne sort plus jamais. Autre cas limite, le vaisseau *Conquérant*, construit en 1765, condamné en 1796 sans avoir participé aux opérations de la guerre révolutionnaire jusque-là, est rétabli sur les listes pour l'expédition d'Égypte<sup>87</sup>. Il fait donc lui aussi partie des 68 vaisseaux relevés, malgré sa valeur militaire insignifiante.

S'il est compréhensible que certains ouvrages aient retenu le chiffre avancé par Monge le 23 septembre, il n'en reste pas moins que la flotte française en 1792 est grossièrement surévaluée dans la plupart des manuels. William James, dans sa somme qui sert encore régulièrement de base, attribue 76 vaisseaux à la marine républicaine à l'entrée en guerre<sup>88</sup>. Charles Rouvier va jusqu'à 79 vaisseaux français<sup>89</sup> ; d'autres ouvrages notamment en langue anglaise, poussent jusqu'à 82 navires de ligne dans l'ordre de bataille de la République<sup>90</sup>. Ces erreurs sont compréhensibles, car elles sont aussi présentes dans les sources ; Jean-Pascal Rouyer, député de l'Hérault et un des principaux rapporteurs du Comité de marine de la Législative, attribue 86 vaisseaux à la marine française le 1<sup>er</sup> mai 1792<sup>91</sup> ! Les chiffres réels, comme cela a été vu, sont très loin de ces estimations ; il est en réalité indispensable de recourir à des inventaires nominatifs et de ne pas se contenter de chiffres globaux. Cette pesée doit donc nuancer l'idée d'un « zénith » de la marine française à l'entrée en révolution<sup>92</sup>. En effet, et c'est là l'essentiel, il n'y a pas de comparaison possible avec le rival britannique. Même si une technique de dénombrement identique à celle retenue ici pourrait donner des chiffres légèrement inférieurs, la Grande-Bretagne peut compter en 1790 sur 100 vaisseaux de ligne de 74 canons et plus ; 130 en comptant les vaisseaux de 64<sup>93</sup> ; 145 si l'on compte ceux de 50 canons, en voie de déclassement rapide<sup>94</sup>. Le rapport de force est donc écrasant ; le dénivelé, massif.

---

<sup>86</sup> Voir *infra* chapitre cinq, 3.

<sup>87</sup> Alain DEMERLIAC, *La marine de la Révolution : nomenclature des navires français de 1792 à 1799*, op. cit., p. 22.

<sup>88</sup> Norman HAMPSON, *La marine de l'an II : mobilisation de la flotte de l'Océan, 1793-1794*, op. cit., p. 21.

<sup>89</sup> Charles ROUVIER, *Histoire des Marins français sous la République*, Paris, Arthus-Bertrand, 1868, p. 70.

<sup>90</sup> Brian VALE, *Physician to the Fleet: the Life and Times of Thomas Trotter 1760-1832*, London, Boydell and Brewer, 2011, p. 96. À l'inverse, Kenneth Johnson sous-estime légèrement la ligne de bataille française à l'entrée en guerre en l'estimant à 63 unités, ce qui est néanmoins beaucoup plus proche de la réalité que les estimations exagérées que l'on trouve par ailleurs (Kenneth JOHNSON, « The French Navy » dans Bruno COLSON, Alexander MIKABERIDZE (eds.), *The Cambridge History of the Napoleonic Wars*, Cambridge, Cambridge University Press, 2023, vol. 2, p. 207-228.)

<sup>91</sup> AP, vol. XLII, p. 590. Discours de Rouyer du 1<sup>er</sup> mai 1792 à l'Assemblée législative.

<sup>92</sup> Tancrède JOSSERAN, « Et la Royale fut détruite ! », art. cit., p. 285.

<sup>93</sup> Norman HAMPSON, *La marine de l'an II : mobilisation de la flotte de l'Océan, 1793-1794*, op. cit., p. 22.

<sup>94</sup> Nicholas A. M. RODGER, *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain, 1649-1815*, op. cit., p. 1259.

Le calibre plus important des canons français a pu servir d'argument pour relativiser ce rapport de force. Norman Hampson a déjà fait état de ce point :

Selon James la flotte britannique comportait 115 vaisseaux [...] contre 76 dans la flotte française. Les canons plus lourds portés par les vaisseaux français leur donnaient un poids de bordée total de 73 957 livres anglaises, contre 88 957 du côté britannique. Aux dires de James, les Anglais n'auraient donc bénéficié d'une supériorité réelle que de l'ordre d'un sixième. Ces chiffres ont servi de base à ceux qui voulaient démontrer que la monarchie avait entretenu une flotte presque égale à sa rivale britannique, flotte que la Révolution allait dissiper et perdre<sup>95</sup>.

En effet, les navires de ligne britanniques portent en batterie basse des canons de 32 livres anglaises, légèrement inférieurs aux 36 livres français. Néanmoins, la question du poids des bordées\*, considérée comme fondamentale par les historiens du XIX<sup>e</sup> siècle, n'est cependant plus aujourd'hui retenue comme un critère important. Ce sont en effet les aspects stratégiques et tactiques qui décident d'abord de l'issue d'un combat. Une différence de plusieurs vaisseaux, fût-ce de 64, n'est pas compensée par une différence de poids de l'artillerie, dans le cadre d'un combat en escadre ; la supériorité numérique permet l'attaque sur deux bords ou par la poupe de l'adversaire, ce qui est plus décisif que l'emploi d'un calibre supérieur. En plus de surestimer le nombre des vaisseaux de ligne français, l'historiographie traditionnelle en surestime donc la puissance par le choix de critères peu pertinents. La supériorité quantitative de la marine britannique est pleinement illustrée par la proportion des vaisseaux armés : la *Royal Navy* dispose toujours d'une confortable marge de supériorité. En 1793, c'est seulement 13% de la flotte britannique qui est commissionnée, notamment, il est vrai, du fait de la mise en route de la machine militaire ; mais ce chiffre n'atteint jamais 100 % ; la proportion maximale correspond à l'année 1796 avec 92%, avant de redescendre par la suite<sup>96</sup>. À l'inverse, la marine française tend à armer autant que possible l'ensemble de ses vaisseaux.

Sans revenir sur la question du système militaro-fiscal britannique<sup>97</sup> ni sur celle des débuts de la révolution industrielle<sup>98</sup> qui sont au fondement de cette supériorité numérique britannique, l'historiographie récente a montré comment cet avantage s'appuie par ailleurs sur une infrastructure portuaire proportionnée, en pleine expansion et très supérieure à l'équivalent français<sup>99</sup>. Ces ports eux-mêmes sont gérés par une machine administrative efficace qui n'a cessé de s'améliorer depuis la guerre d'indépendance américaine<sup>100</sup>. Pour ses constructions et radoubs

---

<sup>95</sup> Norman HAMPSON, *La marine de l'an II : mobilisation de la flotte de l'Océan, 1793-1794*, op. cit., p. 21.

\* Le terme de bordée désigne ici la décharge de toute l'artillerie d'un des côtés du vaisseau.

<sup>96</sup> Roger MORRIS, *The Channel Fleet and the Blockade of Brest, 1793-1801*, op. cit., p. 5.

<sup>97</sup> John BREWER, *The Sinews of Power War, Money and the English State, 1688-1783*, London, Unwin Hyman, 1989, 289 p.

<sup>98</sup> Roger MORRIS, *The Foundations of British Maritime Ascendancy Resources, Logistics and the State, 1755-1815*, London, Cambridge University Press, 2011, p. 183-214.

<sup>99</sup> *Ibid.*, « *Naval growth and infrastructure* », p. 131-170.

<sup>100</sup> *Ibid.*, p. 5.

durant la guerre, la flotte britannique dispose des stocks considérables de bois accumulés pendant la décennie 1780 par Charles Middleton en tant que *Comptroller of the Navy*<sup>101</sup>. En somme, c'est autant sur les spécificités de la marine britannique que sur celles de la marine française qu'il faut insister pour comprendre la période : « La marine britannique des années 1790 était un adversaire bien plus puissant que celle à laquelle avait fait face Sartine et Castries<sup>102</sup>. »

Celle-ci par ailleurs, n'est qu'un des adversaires de la marine française. Les flottes des autres membres de la coalition sont en effet généralement passées sous silence par l'historiographie dans l'analyse des guerres révolutionnaires. Certains auteurs n'hésitent pas à présenter dans un tableau les flottes de la Grande-Bretagne face à celles de « la France et ses alliés » en 1793 et 1795, sans mentionner que l'Espagne et les Provinces-Unies combattent la France aux côtés de la Grande-Bretagne entre ces deux dates<sup>103</sup>. Sans aller aussi loin, la plupart des ouvrages, y compris en langue française, tendent à réduire la guerre navale à un duel franco-britannique ; or la marine républicaine doit combattre pendant trois campagnes complètes (1793, 1794, 1795) la flotte espagnole, qui n'arme pas tous ses vaisseaux mais a néanmoins un rôle important, notamment en Méditerranée<sup>104</sup>. Provinces-Unies et Espagne ne sont pas d'ailleurs les seules puissances navales alliées de l'Angleterre ; il faut leur ajouter aussi le Portugal, qui envoie une escadre de cinq vaisseaux de ligne se joindre à la *Channel Fleet* britannique à l'été 1794<sup>105</sup> ; ou encore la Russie, dont l'influence en mer Baltique se déploie au détriment de la France, sans envoi de grandes escadres dans un premier temps<sup>106</sup>. Si ces acteurs sont habituellement négligés au nom d'une nécessaire simplification, il est permis de se demander si celle-ci ne constitue pas le paravent d'une vision anglo-centrée du rapport de force.

La somme des vaisseaux de ligne qui s'opposent à la France au début des guerres révolutionnaires est donc de plusieurs centaines d'unités opposées aux 65 de la République à l'entrée en guerre. Ce type de calcul, qui rend mal compte des dynamiques de la guerre, est néanmoins fréquemment utilisé à partir de 1796, quand l'Espagne et la République batave sont alors en guerre aux côtés de la France. Le poids considérable de l'Espagne change de camp ;

---

<sup>101</sup> Robert G. ALBION, *Forests and Sea power: the Timber Problem of the Royal Navy, 1652-1862*, Cambridge (États-Unis d'Amérique), Harvard University Press, 1926, p. 371.

<sup>102</sup> « *The British navy of the 1790s was a far stronger opponent than that faced by Sartine and Castries* » (Jonathan R. DULL, *The French Navy and American Independence: a Study of Arms and Diplomacy, 1774-1787*, Princeton, Princeton University Press, 2015, p. 341).

<sup>103</sup> Richard HARDING, *Seapower and Naval Warfare, 1650-1830*, *op. cit.*, p. 270.

<sup>104</sup> Ces combats ne sont pas à sous-estimer et impliquent parfois des navires de ligne. Voir notamment *infra* chapitre six, 3.

<sup>105</sup> Thomas TROTTER, *Medicina Nautica, an essay on the diseases of seamen*, London, T. Cadell, Jun. and W. Davies, 1797, p. 90-91.

<sup>106</sup> James W. MARCUM, « Catherine II and the French Revolution: A Reappraisal. », *Canadian Slavonic Papers / Revue Canadienne Des Slavistes*, vol. 16, n°2, 1974, p. 187-201.



néanmoins, comme il a été expliqué, cet État qui s'enfonce dans la crise n'a jamais la possibilité d'armer une grande proportion de ses navires. À partir de 1796, l'Espagne n'entame plus la construction de nouveaux vaisseaux de ligne avant plus d'un demi-siècle ; Lourdes Odriozola Oyarbide n'hésite pas à parler de « cinq ans d'inactivité » pour les arsenaux basques, de 1795 à 1799<sup>107</sup>. À l'image de la France, l'Espagne souffre de la coupure avec les réseaux baltiques à ces dates<sup>108</sup>. Comme il est possible de l'observer, la somme des vaisseaux de ligne susceptibles d'être armés par la France, l'Espagne et la République batave ne dépasse donc jamais celle des Britanniques et leurs alliés, contrairement à ce que certaines additions laissent entendre<sup>109</sup>. Des alliés, la Grande-Bretagne en a en effet encore dans la deuxième moitié de la décennie, notamment les Russes, qui à partir de 1795 engagent pas moins de douze vaisseaux de ligne au côté de la *Royal Navy*, avec l'amiral Khanykov<sup>110</sup>. Ce sont ces unités qui exercent l'essentiel du blocus du Texel depuis août 1795 jusqu'à dans le courant de 1796 (et un contingent russe se maintient après cette date), puisque Duncan ne dispose dans un premier temps que de quatre vaisseaux britanniques. Le premier lord de l'Amirauté, Spencer, apprécie à sa juste valeur cette contribution et ne cesse de demander son augmentation<sup>111</sup>.

Un fait demeure donc : le rapport de force est en défaveur de la marine française dans des proportions considérables, que l'historiographie laisse fréquemment et parfois délibérément dans un certain flou. Mais ce n'est pas tout : si l'importance des dénombrements de vaisseaux dans la relativisation de l'analyse mahanienne des guerres révolutionnaires a déjà été perçue par une partie de l'historiographie, à défaut d'intégrer la doxa sur la période, il n'en va pas de même en ce qui concerne l'aspect qualitatif des unités<sup>112</sup>. Les renouvellements récents du champ de l'histoire des sciences et des techniques, qui viennent bouleverser la croyance fermement établie d'une supériorité qualitative des navires français, n'ont pas été intégrés à l'étude de la stratégie et des opérations de la marine révolutionnaire. Ainsi Norman Hampson affirme-t-il que « les bâtiments français [...] jouissaient d'une nette supériorité sur les navires britanniques<sup>113</sup> ». Il n'en est pourtant rien.

<sup>107</sup> Lourdes ODRIOZOLA OYARBIDE, « La construcción naval en Gipuzkoa. Siglos XVI-XVIII. » *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 1998, n°2, p. 101.

<sup>108</sup> Rafal REICHERT, « El comercio de maderas del Báltico Sur en las estrategias de suministros de la Marina Real, 1714-1795, » dans Iván VALDEZ-BUBNOV, Sergio SOLBES FERRI, Pepjin BRANDON, *Redes empresariales y administración estatal: la provisión de materiales estratégicos en el mundo hispánico durante el largo siglo XVIII*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2021, p. 146-148.

<sup>109</sup> Richard HARDING, *Seapower and Naval Warfare, 1650-1830*, *op. cit.*, p. 270. Voir *infra* chapitre huit, 1.

<sup>110</sup> Eunice H. TURNER, « The Russian squadron with admiral Duncan's North Sea fleet, 1795-1800 », *The Mariner's Mirror*, vol. 49, n°3, 1963, p. 215-216.

<sup>111</sup> Julian CORBETT, Herbert RICHMOND (eds.), *The Spencer Papers*, *op. cit.*, vol. 1, p. 264-265.

<sup>112</sup> C'est le propos de l'article de J. R. DULL, « Why did the revolutionary navy fail? », *art. cit.*

<sup>113</sup> Norman HAMPSON, *La marine de l'an II : mobilisation de la flotte de l'Océan, 1793-1794*, *op. cit.*, p. 23.

*Une « supériorité » à déconstruire : les vaisseaux français de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle au regard des renouvellements de l'histoire des sciences et des techniques*

La construction navale française de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle tient une place à part dans l'historiographie française ; elle est désignée comme un « âge d'or », notion qui suscite généralement la suspicion des historiens. En l'occurrence, un regard critique sur la question a néanmoins tardé à venir. Norman Hampson ne fait que suivre une vision particulièrement consensuelle ; Mahan lui-même fait l'éloge de la vitesse et de la qualité des vaisseaux français, tout comme Jurien de La Gravière et bien d'autres<sup>114</sup>. Ce n'est que très récemment que des travaux en langue anglaise ont commencé à déconstruire de manière convaincante l'idée d'une supériorité française dans le domaine de la construction navale, sans que cette nuance ne se diffuse largement, et encore moins dans les travaux en langue française<sup>115</sup>.

En effet, la question de la construction navale française de la fin du XVIII<sup>e</sup>, et en particulier sa standardisation autour des plans Borda/Sané, constitue un véritable « lieu de mémoire » de l'histoire navale française, et il est pour le moins délicat de s'attaquer à un tel monument. Historiographies britannique et française ont longtemps communiqué dans l'idée d'une plus grande « scientificité » de ces plans, gage de vitesse et de solidité<sup>116</sup>. C'est au cours de la décennie 1780 que les vaisseaux de 74 canons et supérieurs commencent à être construits sur un modèle unique. D'abord censé être confié à A. Groignard, le dessin du vaisseau de 74 type échoit finalement à Sané après les résultats décevants d'une première série de six unités<sup>117</sup>. Les vaisseaux qui inaugurent ce nouveau type sont le *Téméraire* et le *Superbe*. Jean Boudriot n'hésite pas à affirmer que « le point

---

<sup>114</sup> Alfred T. MAHAN, *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire: 1793-1812*, volume 1, op. cit. p. 66-67. Edmond JURIEN de LA GRAVIÈRE, « Nelson, Jervis et Collingwood, Études sur la dernière guerre maritime 01. » dans *Revue des deux mondes*, tome 16, 1846, p. 407.

<sup>115</sup> Nicholas A. M. RODGER, « Recent Work in British Naval History, 1750-1815 », *The Historical Journal*, vol. 51, n°3, 2008, p. 750-751.

<sup>116</sup> Cette absence de clivage national ne vaut en rien confirmation, comme semblent le penser certains auteurs (Arnaud BERNARD, « Napoléon et la Marine ou l'histoire d'un malentendu », *Napoleonica. La Revue*, n°8, 2010/2, 2010, p. 56). Le sens donné à cette supériorité supposée est d'ailleurs bien différent d'une rive de la Manche à l'autre ; en Angleterre, il s'agit surtout d'une confirmation de l'excellence des marins britanniques, triomphants malgré des matériels inférieurs.

<sup>117</sup> Jean BOUDRIOT, Hubert BERTI, *Les vaisseaux de 74 à 120 canons : étude historique, 1650-1850*, Paris, France, A.N.C.R.E., 1995, p. 84.

de perfection atteint, il n'y a plus d'évolution<sup>118</sup> ». Quelques améliorations sont néanmoins apportées dans le deuxième plan standardisé, celui du *Tigre*, en 1793<sup>119</sup>.

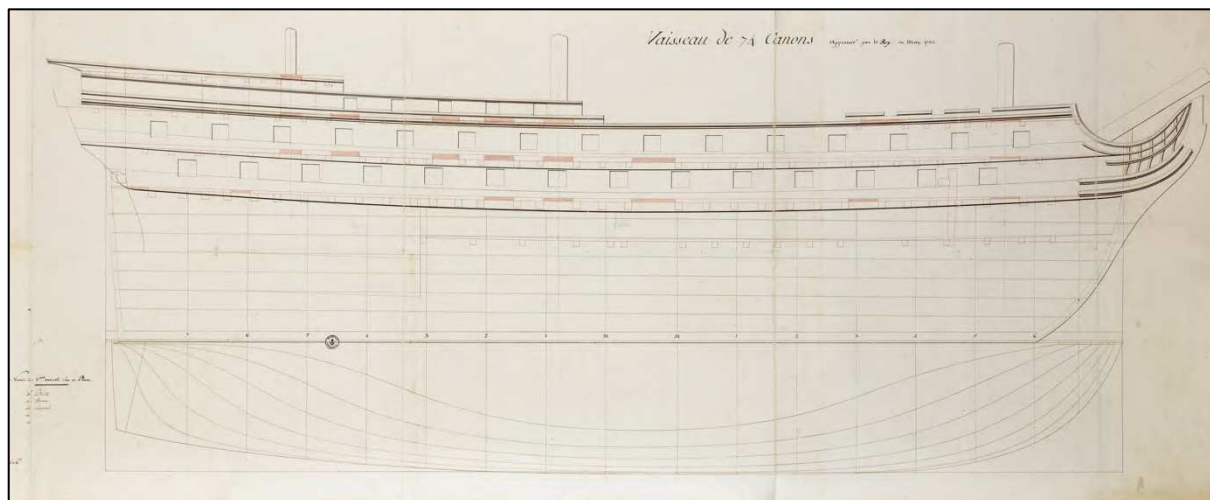


Illustration n°1 : Plan du vaisseau de 74 canons modèle Borda/Sané<sup>120</sup>

La période révolutionnaire n'apporte donc pas de bouleversement à ces plans, malgré des demandes en ce sens de certains ingénieurs-constructeurs, ce qui vient nuancer l'idée d'une direction politique navale attachée au changement pour le changement<sup>121</sup>. Il n'y a pas plus d'amendements pour les plans des vaisseaux de 120 canons, établis en 1786<sup>122</sup>. Notamment du fait de la fascination exercée par les trois-ponts, les éloges appuyés reçus par ces unités ont été particulièrement relayés ; et en premier lieu les commentaires de Nelson sur le *Commerce de Marseille*, qu'il compare très favorablement au *Victory* après sa prise au siège de Toulon<sup>123</sup>.

C'est pourtant par l'analyse de cette catégorie d'unités que le consensus sur la construction navale française a commencé à s'effriter. Il y a plusieurs décennies déjà, Brian Lavery a fait remarquer que ce même *Commerce de Marseille* n'est jamais employé au combat par la *Royal Navy*, mais seulement comme navire de charge, ce qui ne témoigne pas de grandes qualités

<sup>118</sup> *Ibid.*, p. 85.

<sup>119</sup> Alain DEMERLIAC, *La marine de la Révolution : nomenclature des navires français de 1792 à 1799*, op. cit., p. 60.

<sup>120</sup> SHD-MV, DI 65, n°28, « Vaisseau de 74 canons approuvé par le Roy en May 1782. Exécutés sur ce pl. le Téméraire, le Superbe, l'Audacieux, le Fougueux, le Borée, l'Orion, le Généreux, le Patriote, le Ferme, le Léopard. » Signé Sané, ing. constr., non daté [vers 1782].

<sup>121</sup> Jean BOUDRIOT, Hubert BERTI, *Les vaisseaux de 74 à 120 canons : étude historique, 1650-1850*, op. cit., p. 94.

<sup>122</sup> *Ibid.*, p. 148.

<sup>123</sup> Edmond JURIEU de LA GRAVIÈRE, « Nelson, Jervis et Collingwood, Études sur la dernière guerre maritime 01. » art. cit., p. 407.

marines<sup>124</sup>. C'est néanmoins seulement avec les récents renouvellements dans l'histoire des sciences et des techniques que les fondements de l'idée d'une excellence française ont été passés au crible. Dans le sillage de la réhabilitation de la part prise par la technique dans l'avancée des savoirs, les liens entre productions savantes en France (notamment les fameux plans de vaisseaux) et la réalité maritime ont été remis en question<sup>125</sup>. Le verdict est clair : « Les mathématiciens en savaient encore bien trop peu pour être d'une quelconque utilité pratique pour les constructeurs navals<sup>126</sup>. » En tentant de fonder leur travail sur une théorie mal maîtrisée, les constructeurs étaient susceptibles d'apporter autant de défauts que de qualités à leurs réalisations ; les savoirs théoriques étaient en réalité surtout mobilisés à des fins de promotion et de distinction par leurs détenteurs<sup>127</sup>. En conséquence, aussi séduisants que soient les projets savants planifiés en France, l'essentiel reste l'arsenal et les tours de mains (ou *craftmanship*) qui s'y déploient. À cet égard, la supériorité britannique est nette, notamment dans le traitement des bois<sup>128</sup>. Les idées de génie individuel ou de « perfection » théorique sont abandonnées par l'historiographie moderne des sciences et des techniques.

Si l'on va au-delà des sources normatives, les défauts des navires français apparaissent clairement : une construction légère, mal adaptée au gros temps et moins solide que ses équivalents britanniques, ce qui constitue un clair désavantage au combat<sup>129</sup>. Le gréement souffre, lui, de défauts liés à une volonté très excessive de standardisation des mâtures<sup>130</sup>. Quant aux munitions navales elle-même, la France se trouve très dépendante du commerce de la Baltique en particulier pour les bois. Or, cette source d'approvisionnement se trouve très rapidement coupées durant la décennie révolutionnaire ; les substituts, notamment les pins des Pyrénées, s'avèrent vite décevants<sup>131</sup>. En conséquence de cet ensemble de facteurs, les navires français ne sont généralement

---

<sup>124</sup> Brian LAVERY, *The ship of the line. Volume 1: The Development of the Battlefleet, 1650-1850*, London, Conway Maritime Press, 1984, p. 121-122.

<sup>125</sup> Nicholas A. M. RODGER, « Science versus Technology. Ships 1714-1815 » dans *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain, 1649-1815*, op. cit. p. 408-425.

<sup>126</sup> « *The mathematicians still knew far too little to be of any practical use to naval constructors* » (Nicholas A. M. RODGER, « Recent Work in British Naval History, 1750-1815 », art. cit., p. 750).

<sup>127</sup> Larrie D. FERREIRO, *Ships and Science: the Birth of Naval Architecture in the Scientific Revolution, 1600-1800*, Cambridge, Massachussets, MIT Press, 2010, p. 25.

<sup>128</sup> Sylviane LLINARES, *Marine, propulsion et technique : l'évolution du système technologique du navire de guerre français au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Librairie de l'Inde, 1994, p. 107 à 110.

<sup>129</sup> Nicholas A. M. RODGER, *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain, 1649-1815*, op. cit., p. 414.

<sup>130</sup> Sylviane LLINARES, *Marine, propulsion et technique : l'évolution du système technologique du navire de guerre français au XVIII<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 119.

<sup>131</sup> L'amiral Lacrosse rend compte à la fin de la période des difficultés tant françaises qu'espagnoles à ce propos : « La mauvaise qualité des matières que les marines, privées du commerce du Nord, sont obligées d'employer, des cordages échauffés, des mâts dégradés, vermoulus, pourris même, sont cause de ce désastre. » (SHD-MV, BB4 133 f° 167, lettre de Lacrosse à Bruix, 23 prairial an VII (11 juin 1799).

pas plus rapides que les britanniques, contrairement à une idée persistante. L'étude de David K. Brown pose sur la question un regard neuf. Partant du constat du très grand nombre de prises françaises par les unités britanniques pendant les guerres de la Révolution et de l'Empire, ce qui ne semble pas indiquer une supériorité française dans le domaine, son étude quantitative des chasses pendant la période confirme l'avantage régulièrement pris par les navires anglais<sup>132</sup>. Les vaisseaux de 74 de type Borda/Sané, s'ils ne sont pas à proprement parler plus rapides que leurs équivalents britanniques, ont néanmoins une certaine uniformité de marche qui présente un intérêt dans les course-poursuites en escadre<sup>133</sup>. Il convient néanmoins de rester très prudent sur ces questions, tant de simples divergences météorologiques ou techniques peuvent donner un caractère très différent à deux vaisseaux construits sur le même plan.

À ces difficultés structurelles s'ajoute une série de mauvais choix faits par la marine française durant la décennie 1780. Il s'agit d'abord de la question des caronades. Si ces considérations techniques d'artillerie ont moins attiré l'attention que l'esthétique des plans de navires, il n'en reste pas moins que les vaisseaux de guerre sont avant tout des vecteurs d'armement et que celui-ci est en conséquence essentiel. La question de la réponse nécessaire à cette nouvelle arme se pose depuis la fin de la guerre d'indépendance américaine et la prise de la frégate *Hébé* par le vieux navire britannique *Rainbow*, armé de caronades<sup>134</sup>. Il s'agit d'un tube court de fort calibre, ne nécessitant que peu d'hommes pour sa manœuvre. Son seul inconvénient majeur est son imprécision à longue distance. Associée notamment à l'emploi de mitraille, l'arme est dévastatrice ; son événement bien plus réduit que la plupart des canons lui assure une très grande puissance<sup>135</sup>. La réponse française emprunte une autre voie et se révèle finalement de bien moindre qualité. En effet, le tube retenu en 1787 n'est pas à proprement parler une caronade, mais un obusier de vaisseau, modèle 1786, en bronze, théoriquement censé employer des bombes explosives<sup>136</sup>. Ces obusiers légers (350 kg) ne constituent qu'une arme d'appoint, employée sur la dunette des vaisseaux ou des frégates, plutôt que dans la batterie au titre d'armement principal<sup>137</sup>. De conception terrestre importée sur mer, ces tubes ne sont pas du tout aussi efficaces que les caronades à l'anglaise, et sont une des causes du différentiel d'efficacité et de qualité de l'artillerie entre les deux marines durant

---

<sup>132</sup> David K. BROWN, « The speed of sailing warships, 1793-1840 », dans Edward J. FREEMAN (dir.), *Les empires en guerre et paix, 1793-1860*, Deuxièmes journées franco-anglaises d'histoire de la marine, Vincennes, Service historique de la Marine, 1990, p. 160-194.

<sup>133</sup> Voir *infra* chapitre quatre, 3.

<sup>134</sup> François JAHAN, *La frégate l'Hébé*, Paris, Guénégau, 2005, 302 p.

\* Il s'agit la différence entre le diamètre du calibre du canon et celui du boulet.

<sup>135</sup> Jean BOUDRIOT, « La caronade dans la marine française », dans *Communications 1990-1991*, Comité de documentation historique de la Marine, Vincennes, Service Historique de la Marine, 1992, p. 23.

<sup>136</sup> Jean BOUDRIOT, « La caronade dans la marine française », dans *Neptunia*, n°185, mars 1992, p. 12-16.

<sup>137</sup> Jean BOUDRIOT, « La caronade dans la marine française », art. cit., 1992, p. 23.

la période révolutionnaire<sup>138</sup>. Cette inefficacité est donnée à voir avant tout par la décision officielle d'employer la caronade en fer, « à l'anglaise », au milieu de la décennie suivante<sup>139</sup>.

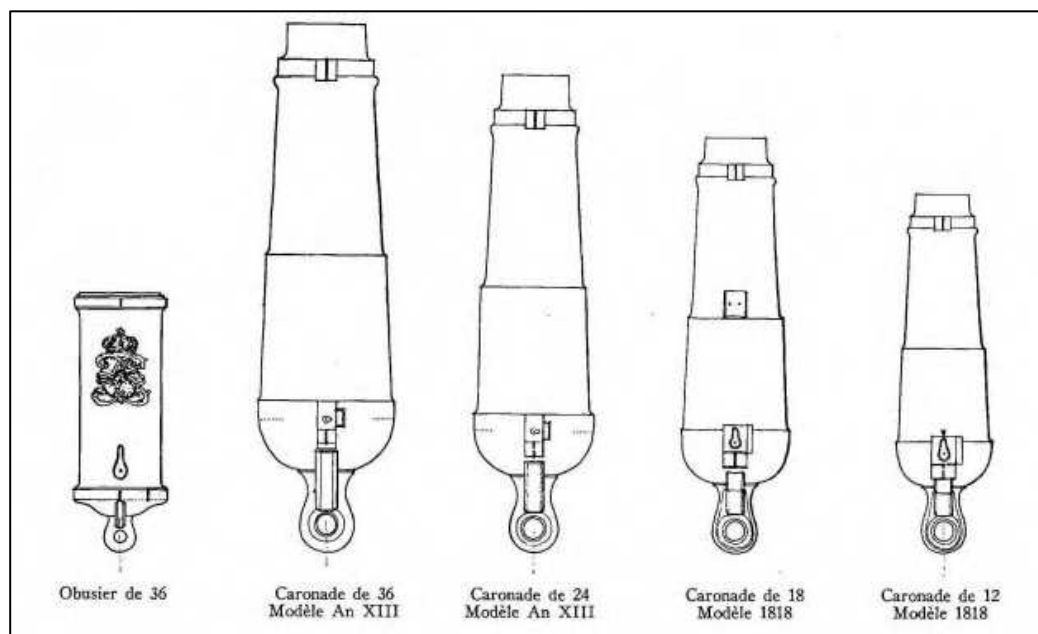


**Illustration n°2 : Obusier de vaisseau modèle 1786 et caronades<sup>140</sup>**

L'ensemble de ces éléments sont connus de l'historiographie ; c'est leur application à l'analyse stratégique et opérationnelle des guerres navales révolutionnaires qui a manqué. Ce point est encore plus vrai en ce qui concerne le problème massif de la corrosion galvanique des chevilles en fer des vaisseaux : bien que relevé par certains auteurs, le caractère central de ce problème pour certaines opérations, notamment la sortie du « Grand Hiver » de 1795, a jusque-là été complètement ignoré<sup>141</sup>.

La France est parvenue à emboîter rapidement le pas aux Britanniques sur la question du doublage en cuivre des navires durant la décennie prérévolutionnaire<sup>142</sup>. Il n'en va pas de même, en revanche, en ce qui concerne le chevillage de ces plaques de cuivre sur les vaisseaux. En effet, toutes les marines ont d'abord fait le choix de chevilles en fer pour leurs coques, par ignorance de l'effet de corrosion galvanique résultant de la mise en contact du fer et du cuivre. Après bien des réticences, les arsenaux anglais prennent la mesure du problème et conçoivent des chevilles dans

<sup>138</sup> *Ibid.* p. 27.

<sup>139</sup> Jean BOUDRIOT, « La caronade dans la marine française », art. cit., mars 1992, p. 12-16. La date exacte de cette adoption varie nettement d'un ouvrage à l'autre.

<sup>140</sup> Jean BOUDRIOT, *L'artillerie de mer : marine française 1650-1850*, op. cit., p. 112.

<sup>141</sup> Voir *infra* chapitre six, 2.

<sup>142</sup> David PLOUVIEZ, « Entre "l'État et le Marché" : la fonderie de cuivre de Romilly-sur-Andelle et la Marine française, 1780-1823 », *Revue d'Histoire Maritime*, n°22-23, 2017, p. 157-174.

un alliage de zinc et de cuivre, utilisés pour la construction navale à partir de 1786<sup>143</sup>. De même, la France emploie des chevilles en cuivre pour les nouvelles unités à partir de cette même date<sup>144</sup>. Le problème se pose sur les constructions anciennes : la *Royal Navy* opère à grand frais un rechevillage en alliage de l'ensemble de ses vaisseaux en 1786, ce que la France n'entreprend pas<sup>145</sup>. Ce point fondamental illustre particulièrement les renouvellements récents de l'historiographie. Il n'y a pas d'avance française ; l'académie de Marine fait preuve de « désintérêt pour le modèle de cheville de fer doublée en cuivre envoyé par le ministre Sartine en 1775 : les rapporteurs ont jugé l'essai inutile et dispendieux. Force est de constater que les membres de l'académie accordent plus d'importance aux questions théoriques<sup>146</sup> ». Là encore, à l'inverse, l'avance dans la Révolution industrielle de la Grande-Bretagne se fait sentir ; en ce qui concerne le cuivre, cette dernière peut faire usage « de ressources prolifiques, que les Français ne peuvent égaler<sup>147</sup> ». Si le problème date de l'Ancien Régime, la Révolution n'améliore en rien la situation ; au contraire, des économies de cuivre sont demandées par Monge au printemps 1792<sup>148</sup>. Or c'est bien l'absence de rechevillage qui est à l'origine de certains naufrages, notamment durant la sortie de 1794-1795, où plusieurs vaisseaux anciens coulent en mer, leurs chevilles de fer réduites à la « grosseur d'un clou ordinaire<sup>149</sup> ». Encore en l'an V, la nécessité du développement d'un alliage à la place du cuivre (trop fragile employé seul) est « ajournée à la paix » par le ministre Pléville Le Pelley<sup>150</sup>. À cette date, la *Royal Navy* dispose de l'équivalent depuis plus de dix ans.

Le retard français au moment de l'entrée en Révolution ne tient pas qu'au domaine de la construction navale et des arbitrages techniques et financiers majeurs. Il est aussi le produit de blocages individuels et de rigidités administratives dans les aspects plus secondaires de la vie de la flotte. En témoigne l'accueil reçu par les innovations en matière d'aménagement des vaisseaux de 74 canons, défendues par le comte de Kersaint lors des essais sur le *Léopard*, en 1788<sup>151</sup>. L'armement de ce vaisseau rompt avec les idées d'uniformité des mâtures qui prévalait jusque-là ;

---

<sup>143</sup> Roger KNIGHT, « The introduction of copper sheathing into the Royal navy 1779-1786 », *The Mariner's Mirror*, vol. 59, n°3, 1973, p. 306.

<sup>144</sup> Le premier vaisseau chevillé de cette manière est le *Commerce de Bordeaux*. (Alain DEMERLIAC, *La marine de la Révolution : nomenclature des navires français de 1792 à 1799*, op. cit., p. 25.)

<sup>145</sup> Roger KNIGHT, « The introduction of copper sheathing into the Royal navy 1779-1786 », art. cit., p. 307.

<sup>146</sup> Sylviane LLINARES, *Marine, propulsion et technique : l'évolution du système technologique du navire de guerre français au XVIII<sup>e</sup> siècle*, op. cit. p. 92.

<sup>147</sup> « Prolific resources, which the French were unable to match » (Roger KNIGHT, « The introduction of copper sheathing into the Royal navy 1779-1786 », art. cit., p. 307).

<sup>148</sup> Norman HAMPSON, *La marine de l'an II : mobilisation de la flotte de l'Océan, 1793-1794*, op. cit., p. 39.

<sup>149</sup> SHD-MV, BB4 67 f°85, lettre de Faure et Tréhouart au Comité de salut public du 15 pluviôse an III (3 février 1795). Voir *infra* chapitre six, 1.

<sup>150</sup> SHD-MV, BB1 14 f°55, rapport du 11 thermidor an V (29 juillet 1797).

<sup>151</sup> Sylviane LLINARES, *Marine, propulsion et technique : l'évolution du système technologique du navire de guerre français au XVIII<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 190.

la coupe des voiles se fait sous la supervision personnelle du comte. Le gouvernail, les cuisines, la ventilation des ponts sont l'objet d'innovations visant à en améliorer la qualité, en s'inspirant fréquemment d'exemples étrangers<sup>152</sup>. Néanmoins, ces innovations comportent un réaménagement du logement des officiers, qui froisse certaines susceptibilités, et fournit un prétexte aux rivalités individuelles (entre Kersaint et Hector notamment)<sup>153</sup>. Le comte fait lui-même preuve d'une certaine rigidité, en réclamant l'application générale de son système, sans compromis. Finalement, aucune innovation ne fait l'objet d'un règlement. Sous divers prétextes, adossés au conservatisme des ouvriers, la nouvelle poultrie « à l'Anglaise » de Lorient, qui avait été mise à contribution pour cet armement, n'est pas développée<sup>154</sup>. Il semble que Kersaint ait gardé rancune de l'épisode, et se soit consacré par la suite à la réforme de la société dans son ensemble, comme son parcours ultérieur en témoigne<sup>155</sup>. Il n'est pas le seul marin féru d'innovations à s'être lancé dans cette carrière. En effet, de nombreuses trajectoires individuelles viennent nuancer l'idée d'un corps de la marine dans un état idéal au moment de la Révolution.

### **3. Le personnel de la marine : la disparition du Grand Corps, péché originel de la marine révolutionnaire ?**

L'historiographie traditionnelle de la marine française a vu dans l'évaporation du corps des officiers d'Ancien Régime au début de la Révolution une catastrophe majeure. Sans plus aller jusqu'aux excès de certains auteurs qui poussaient leur admiration de ces marins jusqu'à voir dans l'affaire de Quiberon, en 1795, un complot britannique pour éliminer les marins émigrés<sup>156</sup>, les travaux modernes continuent d'affirmer que les officiers de la dernière marine de l'Ancien Régime sont « une élite peu nombreuse, compétente, éclairée<sup>157</sup> ». Il ne s'agit pas ici de contester ce point, mais d'abord, cela a été dit, d'en relativiser l'importance. Au vu du rapport de force matériel et stratégique des guerres de la décennie révolutionnaire, l'importance des individus est à nuancer, comme l'a déjà montré Jonathan R. Dull ; ce constat n'a néanmoins pas été pleinement intégré par l'historiographie, comme en témoignent les nombreux articles consacrés à désigner l'amiral qui

---

<sup>152</sup> *Ibid.*, p. 194-195.

<sup>153</sup> *Ibid.*, p. 199-200.

<sup>154</sup> *Ibid.*, p. 207.

<sup>155</sup> *Ibid.*, p. 210.

<sup>156</sup> Cette hypothèse est déconstruite par les observateurs dès son apparition durant la décennie révolutionnaire. Voir Marc BOULOISEAU, « L'expédition de Quiberon (1795) jugée par l'ambassadeur du tsar à Londres », *Annales historiques de la Révolution française*, n°295, 1994, p. 100-102.

<sup>157</sup> Michel VERGÉ-FRANCESCHI, « Marine et Révolution. Les officiers de 1789 et leur devenir », *Histoire, économie et société*, 1990/2 (9ème année), p. 260.



aurait pu renverser le cours de l'affrontement des guerres navales de la Révolution et de l'Empire<sup>158</sup>. Il convient de procéder avec beaucoup de nuance, car il est bien évident que la qualité de l'encadrement n'est pas non plus insignifiante.

À ce titre, il est intéressant de se pencher sur l'affirmation traditionnelle de la médiocrité de la relève d'officiers dans la marine à l'issue du départ de l'ancien corps, qui dessinerait une trajectoire divergente vis à vis de l'armée de terre. La plupart des ouvrages convoquent l'idée déjà évoquée de la spécificité du service naval, particulièrement technique, ce qui interdirait une relève rapide des officiers de marine, à l'inverse de l'armée<sup>159</sup>. En somme, la contradiction entre Révolution et marine est encore une fois convoquée. Cet argument classique est néanmoins fondé sur un raisonnement doublement bancal. Tout d'abord, cette idée ne tient pas compte des renouvellements récents de l'analyse des combats terrestres de la période. Les guerres révolutionnaires n'ont pas été gagnées par une masse d'hommes entraînés au combat sabre au clair, ce qui ne demande pas de compétences particulières ; mais par une savante économie des forces fondée sur un complexe travail d'état-major<sup>160</sup>. La République sut donc, à terre, trouver des officiers instruits et de qualité. Surtout, la mauvaise qualité des officiers de marine recrutés pendant la Révolution est généralement affirmée comme une évidence, du fait de l'absence de succès navals majeurs, à la différence de l'armée ; sans que des exemples concrets de défaillances soient avancés. En réalité, en renversant la perspective, c'est-à-dire en partant des opérations, il est possible d'observer qu'il n'y a aucun échec majeur qui puisse être attribué essentiellement à un officier issu de la Révolution, et a fortiori à un officier général<sup>161</sup>. Il convient donc de nuancer fortement l'image traditionnelle d'un effondrement du niveau des officiers à la Révolution française : la différence de qualité avec l'armée n'est que de degré, et pas de nature.

---

<sup>158</sup> Jonathan R. DULL, « Why did the revolutionary navy fail? », art. cit.

<sup>159</sup> Robert R. PALMER, *Twelve Who Ruled: The Year of the Terror in the French Revolution*, Princeton, Princeton University Press, 2005, p. 250. Alfred T. MAHAN, *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire: 1793-1812*, volume 1, op. cit., p. 55-56.

<sup>160</sup> Hervé DRÉVILLON, Olivier WIEVORKA (dir.), *Histoire militaire de la France, I. Des Mérovingiens au Second Empire*, op. cit., p. 471-472.

<sup>161</sup> L'exemple le plus commun d'erreur majeure pendant la Révolution française est le mouillage très approximatif de la flotte française par l'amiral Brueys avant Aboukir. Néanmoins, Brueys est un officier issu du grand corps rentré dans la marine, cet échec n'a donc guère de rapport avec la Révolution elle-même. Voir *infra* chapitre onze, 1.

Le grand corps des officiers de marine français, parfois désignés (à tort) par l'historiographie comme les « rouges<sup>162</sup> », entrés par les gardes de la marine, a souvent suscité la fascination tout comme la critique. Cette situation est en bonne partie due à l'ambiguïté de la situation de l'officier de marine ; bien que doté en théorie d'un important bagage scientifique et technique qui le distingue de ses hommes encore plus nettement qu'à terre, l'embarquement en commun constitue un lien fort avec l'équipage dans son ensemble. Ainsi dans un mémoire lu au Comité de marine de la Constituante en 1790, Joseph Pouget de Saint André rappelle que « la qualité d'homme de mer qui est commune aux Officiers de la Marine [et] aux matelots, les lie bien plus que la différence des qualités de chef & de subalternes ne les éloignent<sup>163</sup> ». Dans les situations de crise comme un naufrage, une certaine abolition des distinctions sociales entre hommes et officiers se fait sentir<sup>164</sup>. Par ailleurs, une des spécificités du service maritime est qu'il rend visible dès le temps de paix la compétence, notamment dans la navigation. Certains matelots gardent ainsi pendant toute la période une véritable méfiance envers les officiers promus rapidement de la Révolution, et qui ont parfois fait montre d'un défaut d'instruction ; tout en gardant un respect certain pour les officiers instruits, souvent issus de l'ancien corps<sup>165</sup>.

Sans qu'il y ait de contradiction, car toute une gamme d'attitudes pouvait exister parmi les marins, il convient néanmoins de signaler que les relations entre les officiers du Grand Corps et les autres personnels de la marine sont mauvaises au moment de la Révolution française. Dès le début de la Révolution, les matelots expriment leur détestation de la morgue aristocratique des officiers du corps, et leur refus de servir sous leurs ordres<sup>166</sup>. Les émeutes urbaines et les incidents violents sont fréquents ; il n'entre pas dans le propos de cette étude de retracer ces épisodes maintes fois racontés<sup>167</sup>. En revanche, il est important de préciser que ces révoltes visaient bien l'attitude des officiers nobles en particulier. Le comportement de caste de ce groupe était de notoriété

---

<sup>162</sup> À l'inverse de l'expression « officiers bleus », ce terme apparaît comme une construction historiographique a posteriori. Jacques AMAN, *Les Officiers bleus dans la marine française au XVIIIe siècle*, Paris, Droz, 1976, p. 2.

<sup>163</sup> Norman HAMPSON, *La marine de l'an II : mobilisation de la flotte de l'Océan, 1793-1794*, op. cit., p. 47.

<sup>164</sup> Michel VERGÉ-FRANCESCHI, « Marine et Révolution. Les officiers de 1789 et leur devenir », art. cit., p. 265-266.

<sup>165</sup> Pierre-Marie Joseph de BONNEFOUX, *Mémoires du Bon de Bonnefoux, capitaine de vaisseau, 1782-1855*, Paris, Plon, 1900, p. 59.

<sup>166</sup> Camille KERBAOL, *Les lettres d'Adrien Galliot-Marie de Mandat-Grancey : édition critique de la correspondance familière d'un officier de la Marine royale française (1781-1791)*, Thèse de doctorat sous la direction d'Éric FRANCALANZA, Université de Bretagne occidentale, 2019, tome II, p. 980 ; Lettre L146, Adrien à sa mère le 7 octobre 1790, « Ils [les matelots] ne voulaient point d'aristocrates à bord ».

<sup>167</sup> William S. CORMACK, « The Revolution begins : the Toulon affair of 1789 », *Revolution and Political Conflict in the French Navy 1789-1794*, op. cit., p. 49-77. Léon LÉVY-SCHNEIDER, *Le conventionnel Jeanbon Saint-André*, op. cit., p. 299.

publique ; ainsi Jacques Cambry, voyageur, révolutionnaire et auteur prolifique durant la période, rapporte par le menu les vexations infligées par ces officiers et indique par l'exagération la nécessité d'une réparation : « Qui n'avait pas été garde-marine, était un Athénien sans musique, un barbare sans initiation. [...] Si, dans toute la France, on élève un autel à l'égalité renaissante, Brest lui doit un temple orné de jaspe et de porphyre<sup>168</sup>. » Ce témoignage doit être nuancé, car ces officiers ont fait une cible facile pendant la Révolution française, n'étant plus là pour se défendre. Mais l'important est que, à tort ou à raison, bon nombre de marins refusent dès 1790 le service sous les ordres d'officiers aristocrates ; les autorités révolutionnaires n'avaient donc pas le choix que d'avoir recours à d'autres cadres, là où une bonne partie de l'historiographie présente les changements dans le corps des officiers pendant la Révolution française comme une décision idéologique<sup>169</sup>.

Cette assurance des anciens gardes de la marine se fonde non seulement sur leur naissance mais aussi sur leur savoir et leur expérience. L'instruction de ces hommes a permis à bon nombre d'acteurs de voir au fondement du processus révolutionnaire dans la marine de la simple jalousie<sup>170</sup>. La situation est néanmoins plus complexe. Les connaissances détenues par les officiers sont souvent très théoriques ; comme le rappelle Michel Depeyre : « L'éducation pratique d'un De Ruyter, voire d'un Nelson, n'a rien à voir avec celles des gardes du pavillon<sup>171</sup>. » Sans aller jusqu'à affirmer que ceux-ci devaient fréquemment avoir recours à leurs subalternes pour certaines manœuvres, comme l'avance Léon Lévy-Schneider<sup>172</sup>, il est évident qu'on retrouve dans la formation des officiers le schéma déjà vu d'une survalorisation des savoirs abstraits. Certains ouvrages confondent d'ailleurs instruction et capacité d'innovation, et ce point est essentiel. S'il est certain que le niveau intellectuel et scientifique des officiers de vaisseau en 1789 en tant que corps est remarquable, il faut noter que les individus véritablement producteurs d'innovations, logiquement une faible proportion de tout groupe, se sont quasi unanimement rangés du côté de la Révolution. Ainsi Borda n'émigre pas, pas plus que Rosily ou Kersaint, lequel, comme il a été vu, avait toutes les raisons d'en vouloir à l'immobilisme de certains officiers de son propre corps ; très partisan des idées nouvelles, ce dernier devient même député à la Législative et à la

---

<sup>168</sup> Jacques CAMBRY, *Voyage dans le Finistère, ou Etat de ce département en 1794 et 1795, volume II*, Paris, Imprimerie-librairie du Cercle social, 1797, p. 108. Sur Jacques Cambry lui-même, voir Anne de MATHAN (dir.), *Jacques Cambry (1749-1807) : un Breton des Lumières au service de la construction nationale. Actes du colloque de Quimperlé, 11-12 oct. 2007*, Brest, CRBC, 2008, 235 p.

<sup>169</sup> Louis Édouard CHEVALIER, *Histoire de la marine française sous la première république*, op. cit., p. 48.

<sup>170</sup> Pierre-Alexandre FORFAIT, *Lettres d'un observateur sur la marine*, op. cit., p. 8.

<sup>171</sup> Michel DEPEYRE, *Tactiques et stratégies navales : de la France et du Royaume-Uni de 1690 à 1815*, op. cit., p. 402-403.

<sup>172</sup> Léon LÉVY-SCHNEIDER, *Le conventionnel Jeanbon Saint-André*, op. cit., p. 294.

Convention<sup>173</sup>. Parmi les civils, un groupe certes bien moins hostile aux idées révolutionnaires, il en va de même pour Forfait et Sané, les constructeurs les plus en vue de leur génération ; l'un devient député à la législative puis ministre, l'autre ne cesse de voir ses responsabilités augmentées<sup>174</sup>. À défaut d'être réellement innovants, notamment sur le plan technique, il convient de souligner que les officiers du grand corps sont très expérimentés et aux plus hautes fonctions, un indéniable avantage sur les « officiers bleus ».

Il est indispensable de constater les tensions entre officiers gardes de la marine et équipages, entre officiers gardes et administrateurs civils, ainsi qu'au sein même du grand corps des officiers, mais aussi sur une autre relation complexe : celle que ces derniers entretiennent avec les officiers des autres corps, notamment les « bleus ». Ces derniers sont des marins servant volontairement et temporairement en tant qu'officiers subalternes sur la marine du roi<sup>175</sup>. Ils sont fréquemment issus des capitaines du commerce, plus rarement des officiers marins de la flotte de guerre. Ils ne sont généralement pas nobles, mais des contre-exemples existent et ce critère n'entre pas à proprement parler dans la définition<sup>176</sup>. Il convient aussi de distinguer ces officiers de ceux qui ont appartenu à la Compagnie des Indes et qui combattent notamment pendant la guerre d'Indépendance américaine ; ils ont une existence séparée de la marine d'État, sans être des officiers bleus pour autant<sup>177</sup>. Par ailleurs, une fois que l'officier bleu a obtenu un des grades dits « intermédiaires », tels que lieutenant de frégate ou capitaine de brulôt, il possède une commission (qui lui interdit néanmoins l'accès aux grades plus élevés) ; il n'est donc plus *stricto sensu* un officier bleu, par définition employé sans statut. Ce distinguo est néanmoins secondaire, et les bleus et officiers des grades intermédiaires, dont la situation est très proche, sont traités ensemble ici.

Du fait de la charge politique de la période révolutionnaire et de l'emphase de l'historiographie sur les questions du personnel de la marine, les propos les plus exagérés ont été tenus sur ces groupes d'officiers et leurs relations avant et pendant la Révolution française. Les officiers bleus ont été ramenés à de simples civils, à des capitaines marchands égarés sur des unités militaires, incapables de gérer la différence entre un navire marchand avec une équipage au plus de quelques dizaines d'hommes et des navires de guerre qui peuvent en abriter des centaines<sup>178</sup>. En

---

<sup>173</sup> Olivier ARANDA, « Les comités de marine de la Législative et de la Convention, au cœur des rapports entre pouvoir exécutif et législatif », art. cit.

<sup>174</sup> Echaudé par son expérience de député, Forfait se déplace par la suite de plus en plus vers la droite, comme en témoignent ses *Lettres*. Reste que sa trajectoire n'a rien à voir avec celle d'un émigré.

<sup>175</sup> Jacques AMAN, *Les Officiers bleus dans la marine française au XVIII<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 4. Cette dénomination, dont l'origine est obscure, n'a pas de rapport au départ avec les différentes couleurs d'uniforme.

<sup>176</sup> Jacques AMAN, *Les Officiers bleus dans la marine française au XVIII<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 20.

<sup>177</sup> *Ibid.*, p. 13-14.

<sup>178</sup> Joseph MARTRAY, *La destruction de la marine française par la Révolution*, op. cit. p. 69-70.

réalité, les officiers de la Révolution française issus des bleus de l'Ancien Régime avaient souvent servi dans la marine du roi comme officiers marins (en tant que pilotes, notamment), puis dans le commerce, avant d'être employés pendant la guerre d'indépendance américaine, justement comme officiers bleus<sup>179</sup>. Les officiers découvrant la marine d'État au moment de la Révolution française sont très rares, et l'on n'en compte aucun parmi les officiers généraux, dont la prosopographie a été effectuée<sup>180</sup>. Ces hommes peuvent aussi avoir été capitaines de navire corsaire, comme c'est le cas du ministre Dalbarade, ce qui ajoute encore à leur expérience militaire<sup>181</sup>.

À l'inverse, l'idée d'une relation exécrationnelle entre le Grand Corps et les autres officiers de marine, fondée sur le mépris des premiers pour les autres est, elle aussi, à nuancer. Les officiers de la compagnie des Indes passés au service du Roi, notamment, profitent de ce faisant d'un avancement facile et s'intègrent sans grande difficulté au corps de la marine. Les amiraux de la Révolution Bouvet et Villaret de Joyeuse sont ainsi passés par la compagnie des Indes et intègrent la marine du Roi dans la décennie 1780 au grade de lieutenants de vaisseau<sup>182</sup>. Quant aux officiers bleus, il est certes indéniable que certains sont maintenus à des fonctions très inférieures du fait même de leur statut. Néanmoins, l'esprit de corps de la marine du roi est plus professionnel que véritablement social, et il ne faut pas tomber dans une caricature des officiers du grand corps, comme l'a montré Jacques Aman<sup>183</sup>. De plus, les officiers bleus et du grand corps se croisent peu ; en temps de guerre, les commandants d'unités de la première catégorie ne peuvent avoir de gardes-marines sous leurs ordres, et leurs états-majors sont donc exclusivement bleus. Le cas d'officiers bleus commandant des unités est de toute façon fort rare. En temps de paix, une partie des officiers bleus reprend ses activités marchandes, et ceux présents dans les ports ne semblent pas avoir cherché à envenimer leurs relations avec le Grand Corps, se rangeant notamment avec les autres officiers contre les mutineries de 1790, point important<sup>184</sup>. Leur promotion est donc largement circonstancielle ; elle tient certes à certaines dispositions législatives de l'assemblée constituante, mais surtout à l'émigration des officiers du grand corps, notamment sous la pression des matelots et des civils de la marine, avec lesquels les relations sont beaucoup plus tendues.

---

<sup>179</sup> Olivier ARANDA, *La bataille de Prairial : le Fleurus de la marine républicaine ? op. cit.*, p. 48.

<sup>180</sup> Voir Annexe n°4.

<sup>181</sup> SHD-MV, CC7 Alpha 591, dossier « Jean Dalbarade ».

<sup>182</sup> Jacques AMAN, *Les Officiers bleus dans la marine française au XVIII<sup>e</sup> siècle, op. cit.*, p. 16.

<sup>183</sup> *Ibid.*, p. 21 à 23.

<sup>184</sup> William S. CORMACK, *Revolution and Political Conflict in the French Navy 1789-1794, op. cit.*, p. 93.

Les termes de garde-marine, officiers bleus, et autres que nous avons employés sont encore en vogue durant la Révolution, ce qui témoigne de leur empreinte durable sur les esprits. Pourtant, le 1<sup>er</sup> janvier 1786, une ordonnance de Castries a remis à plat le système en substituant de nouveaux noms aux anciennes appellations. Il s'agit là encore du point de départ pour comprendre les statuts des officiers durant la Révolution française. Cette ordonnance transforme les gardes-marine en élèves de la marine, et fixe leur effectif à un niveau assez faible, ce qui entérine de fait la présence d'autres catégories d'officiers dans la marine<sup>185</sup>. À côté de ces élèves, sont institués formellement les volontaires de la marine, ouverts aux non-nobles, qui suivent le même cursus et portent le même uniforme ; la seule différence étant le premier grade par lequel ils entrent dans la marine : les élèves comme lieutenants de vaisseau, les volontaires comme sous-lieutenants, un grade créé pour l'occasion<sup>186</sup>. Clairement, les réformes de Castries préparaient la voie à une possible fusion des corps de la marine, ou au moins à une ouverture généralisée aux roturiers<sup>187</sup>. Cette tendance qui se dessine à la fin de l'Ancien Régime constitue un motif de déploration supplémentaire de la Révolution pour certains auteurs et témoins, qui estiment qu'elle n'a apporté aucune avancée à la marine qui n'était pas déjà en cours de réalisation<sup>188</sup>. À tout le moins, il apparaît que la réaction aristocratique sensible dans l'armée, avec notamment l'édit de Ségur de 1781, n'a pas de manifestations aussi importantes dans la marine<sup>189</sup>. Le grade nouvellement créé de sous-lieutenant de vaisseau est aussi au fondement d'une réorganisation des officiers bleus ou auxiliaires. En effet, ce grade est largement accordé à d'anciens officiers bleus de la guerre d'Amérique, ce qui les intègre d'une certaine manière au corps, bien qu'à un grade très subalterne. Ces officiers touchent leur demi-solde lorsqu'ils ne sont pas employés, ce qui constitue un complément de revenu pour leurs activités civiles. De plus, une voie d'accès au grade de lieutenant de vaisseau est clairement désignée par la loi, en cas de coup d'éclat d'un sous-lieutenant de vaisseau.

En 1786, les futurs officiers de la marine républicaine sont donc dans quatre situations<sup>190</sup>. Tout d'abord, le cas le plus simple concerne les officiers issus des gardes de la marine ; ils ont poursuivi leur carrière, à quelques exceptions près comme Landais ou Kerguelen, radié du corps pour soupçon d'enrichissement personnel par la traite puis rétabli dans son grade par la

---

<sup>185</sup> Jacques AMAN, *Les Officiers bleus dans la marine française au XVIII<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 28-29.

<sup>186</sup> Léon LÉVY-SCHNEIDER, *Le conventionnel Jeanbon Saint-André*, op. cit., p. 295.

<sup>187</sup> Jacques AMAN, *Les Officiers bleus dans la marine française au XVIII<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 160.

<sup>188</sup> Pierre-Alexandre FORFAIT, *Lettres d'un observateur sur la marine*, op. cit., p. 7-8.

<sup>189</sup> Il en existe néanmoins des signes, notamment dans la dégradation des relations avec les équipages, justement. Jacques AMAN, *Les Officiers bleus dans la marine française au XVIII<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 26.

<sup>190</sup> Voir Annexe n°4.

Révolution. Un deuxième cas est plus complexe, et particulièrement important : il s'agit des officiers bleus ou de la Compagnie des Indes qui ont été pleinement intégrés au corps avant ou au moment des réformes de Castries, donc avec au moins le grade de lieutenant. Cette intégration précoce tient généralement à des services distingués ; les plus hauts cadres de la marine révolutionnaire sont recrutés dans cette catégorie, comme Villaret ou Bouvet, mais aussi Pléville Le Pelley, qui souligne dans ses mémoires être le seul à avoir atteint par ce biais, avant la Révolution, le grade de capitaine de vaisseau et commandant de la marine dans un port<sup>191</sup>. La troisième situation est celle des officiers bleus auquel le grade de sous-lieutenant de vaisseau a été accordé en 1786, et qui sont donc dans le schéma souhaité par Castries. Certains officiers généraux de la Révolution sont dans ce cas, ce qui témoigne d'une ascension fulgurante dans les années suivantes ; ainsi Delmotte ou Ganteaume rentrent dans cette catégorie. Enfin, plusieurs anciens officiers bleus employés ensuite pendant la Révolution n'ont pas reçu le grade de sous-lieutenant et restent donc sans aucun statut en 1786, ce qui n'empêche pas le recours à leurs services dans les années qui suivent. Peu d'officiers généraux, logiquement, sont dans ce cas (on note néanmoins le contre-amiral Courand), mais aux grades inférieurs le cas de figure est plus fréquent<sup>192</sup>.

La Révolution change considérablement la physionomie du corps des officiers, à la fois par les événements politiques et les réformes institutionnelles. La première étape du processus a lieu au moment de la Constituante, qui marque l'ouverture définitive du corps aux roturiers et aux anciens officiers bleus. Déjà la constitution du Comité de marine de l'assemblée est l'occasion d'une passe d'armes entre officiers de marine et représentants des intérêts marchands et coloniaux<sup>193</sup>. Durant tout l'été 1790, la tension monte au sein de la marine, du fait de l'affaire de Nootka Sound déjà évoquée, mais aussi de la réforme de la justice navale qui entraîne des émeutes et mutineries dans les ports<sup>194</sup>. La discussion sur le corps des officiers au printemps 1791 s'engage donc dans des conditions politiques tendues.

Comme l'a fait remarquer William Cormack, ce débat n'a néanmoins rien à voir avec la présentation caricaturale qui en a été faite dans l'historiographie traditionnelle<sup>195</sup>. Joseph Martray, notamment, titre le chapitre qu'il consacre à la question « le corps de la marine est supprimé<sup>196</sup> »,

---

<sup>191</sup> Michèle CHARTRAIN, Monique LE PELLEY FONTENY, Gilles DÉSIRÉ dit GOSSET, *Mémoires d'un marin granvillais Georges-René Pléville Le Pelley (1726-1805)*, op. cit., p. 96.

<sup>192</sup> Voir Annexe n°4.

<sup>193</sup> Norman HAMPSON, « The "Comité de Marine" of the Constituent Assembly », *The Historical Journal*, II, 2, Cambridge, Cambridge University Press, 1959, p. 132.

<sup>194</sup> *Ibid.*, p. 137-138. Cette période a reçu une certaine attention de l'historiographie. Voir notamment Alain CABANTOUS et Gilbert BUTI, « Les houles révolutionnaires », dans *Les mutins de la mer : rébellions maritimes et portuaires en Europe occidentale*, Paris, Les Éditions du Cerf, 2022, p. 193-237.

<sup>195</sup> William S. CORMACK, *Revolution and Political Conflict in the French Navy 1789-1794*, op. cit., p. 98.

<sup>196</sup> Joseph MARTRAY, *La destruction de la marine française par la Révolution*, op. cit., p. 58.

citant le début de la loi qui en est issue, mais pas la suite qui refonde le corps. En réalité, le texte du 15 mai 1791 est le résultat d'un compromis, issu d'un furieux débat à l'assemblée et dans le Comité de marine<sup>197</sup>. L'égalité devant la loi est reconnue pour chacun, le privilège aristocratique est logiquement aboli. Dans l'immédiat, l'essentiel est qu'une liste de 800 lieutenants est établie, fusionnant ceux du grand corps avec 133 anciens officiers bleus, dont par exemple le futur amiral Bedout<sup>198</sup>. Au niveau inférieur, les élèves de la marine sont supprimés ainsi que les collèges de Vannes et d'Alès où ils étaient formés, remplacés par des écoles d'hydrographie et de mathématiques ouvertes à tous<sup>199</sup>. Le statut de sous-lieutenant de vaisseau est lui aussi supprimé. À la place, le grade d'enseigne est recréé ; un *distinguo* est établi entre les enseignes de vaisseau entretenus et les enseignes de vaisseau non entretenus. Les premiers constituent les jeunes officiers de la marine militaire, et l'on atteint ce grade par un concours ouvert à tous ; sauf pour un dixième des places, réservées aux officiers marins<sup>200</sup>. Leur pendant correspond aux enseignes non entretenus. Comme leur nom l'indique, ces officiers ne touchent pas d'appointements ; ce grade est prévu pour les capitaines de navires marchands et officiers marins de pilotage<sup>201</sup>. En somme, il s'agit d'une nouvelle institutionnalisation du statut d'officier bleu, à la différence qu'il est désormais possible pour les enseignes non entretenus de s'élever dans la carrière sans restriction, à condition d'avoir servi deux ans sur les vaisseaux de l'État. Afin de permettre aux officiers bleus âgés de rattraper le temps perdu dans leur carrière, une disposition permet aux enseignes non entretenus ayant plus de quarante ans et avec huit ans de navigation dont deux sur les vaisseaux de l'État, de passer directement capitaines de vaisseau<sup>202</sup>.

Cette loi a été interprétée de manières très différentes, y compris par les travaux les plus sérieux. Ainsi L. Lévy-Schneider affirme-t-il que « la Constituante remplaçait le privilège du grand corps par un autre au profit des marins de commerce<sup>203</sup> », quand N. Hampson estime lui que la marine était à la date de mai 1791 composée « d'une plus grande proportion d'officiers aristocrates qu'en 1789<sup>204</sup> » ! S'il convient de nuancer ces deux affirmations, il faut, pour cette fois, réfuter avant tout le propos d'Hampson. Il est vrai que la nouvelle organisation élimine beaucoup d'anciens sous-lieutenants de vaisseau ; une partie d'entre eux deviennent lieutenants et d'autres encore enseignes entretenus ; mais ceux qui n'entrent pas dans ces catégories sont ravalés au rang d'enseignes non-entretenus, voire privés de tout statut du fait de leur âge. Néanmoins, Hampson

<sup>197</sup> William S. CORMACK, *Revolution and Political Conflict in the French Navy 1789-1794*, op. cit., p. 99-103.

<sup>198</sup> Norman HAMPSON, « The "Comité de Marine" of the Constituent Assembly », art. cit., p. 147.

<sup>199</sup> Jacques AMAN, *Les Officiers bleus dans la marine française au XVIII<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 162.

<sup>200</sup> *Ibid.*, p. 161.

<sup>201</sup> *Ibid.*, p. 162.

<sup>202</sup> *Ibid.*, p. 163.

<sup>203</sup> Léon LÉVY-SCHNEIDER, *Le conventionnel Jeanbon Saint-André*, op. cit., p. 302.

<sup>204</sup> Norman HAMPSON, « The "Comité de Marine" of the Constituent Assembly », art. cit., p. 147.



fonde son raisonnement sur l'idée que les sous-lieutenants de vaisseau faisaient pleinement partie du corps des officiers, ce qui est discutable car il s'agissait malgré tout d'une voie de garage. À l'inverse, il estime que les enseignes non-entretenus ne sont pas, eux, intégrés dans la marine ; un raisonnement surprenant, à moins de se fonder exclusivement sur le critère (insuffisant) des appointements. Bien plus significative est la philosophie de la loi, qui se veut en faveur des anciens officiers bleus ; l'essentiel leur est notamment acquis : le plafond de verre de l'avancement est brisé pour l'avenir. Il est vrai, comme le dit Hampson, que les hauts gradés de la marine ne changent guère<sup>205</sup> ; mais les anciens officiers bleus n'ayant généralement rien commandé de plus grand qu'une corvette, il était plus que délicat de les projeter immédiatement chefs de division ou officiers généraux.

Ce résultat final, qui constitue une importante ouverture du corps, inclut pourtant de considérables concessions à la droite. Les débats s'étaient d'abord concentrés sur la proposition de la gauche de l'assemblée et du comité de regrouper les officiers de marine en un corps unique, ce qui se serait traduit par un seul type d'enseignes<sup>206</sup>. Les clubs et sociétés populaires jacobines de certains ports, notamment Bordeaux (où l'on trouve Jeanbon Saint-André, dont le rôle est important par la suite) souhaitaient l'existence d'un seul et même personnel, « servant alternativement sur les vaisseaux de l'État et sur les navires marchands<sup>207</sup> ». L'existence d'un concours pour l'acquisition du grade d'enseigne entretenue est elle aussi arrachée à la gauche qui s'y opposait<sup>208</sup>. Si l'idée qu'un officier de marine puisse ne pas nécessiter une carrière exclusivement consacrée aux armes semble aujourd'hui très surprenante, il faut éviter tout anachronisme et avoir conscience que la notion d'entraînement en temps de paix est balbutiante au XVIII<sup>e</sup> siècle. Certes, depuis les années 1780, des efforts considérables sont entrepris pour faire naviguer les officiers ; dans le cadre des escadres d'évolution, ainsi qu'aux colonies<sup>209</sup>. Néanmoins, il convient de souligner qu'à l'inverse d'époques plus tardives, l'essentiel de la flotte (et notamment tous les vaisseaux sauf un ou deux) n'est armé qu'en temps de guerre. Depuis 1782, les officiers du grand corps ont donc servi sur des navires de l'État de petite taille (gabarres, corvettes), ou sont restés à terre. La nature militaire de ces unités les distingue, là aussi, des navires du commerce. Mais les officiers du grand corps n'ont guère plus d'expérience sur les vaisseaux que les officiers bleus, qui ont eux aussi servi dans la marine de l'État pendant la guerre d'indépendance américaine, avant de naviguer au commerce par la suite. Là encore, la différence entre les deux groupes est plus de degré

---

<sup>205</sup> *Ibid.*

<sup>206</sup> *Ibid.*, p. 141.

<sup>207</sup> Léon LÉVY-SCHNEIDER, *Le conventionnel Jeanbon Saint-André, op. cit.*, p. 300.

<sup>208</sup> Norman HAMPSON, « The "Comité de Marine" of the Constituent Assembly », art. cit., p. 146.

<sup>209</sup> Edern OLIVIER-JEGAT, *Océans et marine française en paix, missions et stations navales*, thèse de doctorat sous la direction de Sylviane LLINARES, Université de Bretagne-Sud, 2020, p. 357-370 en particulier.

que de nature. Cette mise en perspective est néanmoins obscurcie par les termes retenus par l'historiographie, notamment celui, maladroit, d'« officiers marchands<sup>210</sup> ». Le grade d'enseigne entretenu, comme celui de sous-lieutenant avant lui est aussi ouvert aux officiers marinières et aux capitaines corsaires ; et, surtout, l'accès à ce grade est conditionné à un certain temps de service sur la marine de l'État ; un officier dit « marchand » a donc passé un temps important sur la marine du roi.

En somme, le débat en 1791 s'est placé d'emblée très à gauche, avec la proposition d'un corps unique d'officiers à l'image des « bleus » d'Ancien Régime. Les concessions finales ne font pas pour autant de la loi un succès des défenseurs du grand corps et de l'aristocratie, comme le laisse entendre Hampson. Lévy-Schneider est plus proche de la vérité lorsqu'il affirme que les marins du « commerce » ont eu le dessus. En effet, dans le texte finalement retenu, l'accès au grade d'enseigne non-entretenu est plus facilement accessible que celui d'enseigne entretenu qui nécessite un concours ; et il offre en plus la possibilité de passer directement capitaine de vaisseau. Il était donc sur le papier plus simple de faire carrière de cette manière, ce qui a dû légitimement irriter les officiers du grand corps<sup>211</sup>. Néanmoins, les bouleversements militaires et politiques de la décennie révolutionnaire font que ce système de promotion n'est pas véritablement appliqué par la suite, il convient donc d'en relativiser la critique<sup>212</sup>.

Il n'en va pas de même d'autres réformes de la Constituante, elles aussi marquées par le souci de l'égalité et de la démocratisation, notamment en ce qui concerne les équipages eux-mêmes. En effet, en 1790, l'assemblée supprime la levée des classes par des officiers de marine, décidée en 1784, et les remplace par des syndics élus<sup>213</sup>. Kersaint, bien que non élu à l'assemblée, lit au Comité de marine un mémoire favorable à ce changement<sup>214</sup>. Sans surprise, la réforme pose de nombreux problèmes de recrutement par la suite. Les syndics sont surtout préoccupés de satisfaire leurs électeurs, c'est-à-dire de leur éviter le service naval<sup>215</sup>. Il s'agit là clairement d'une situation illustrant l'oxymore qui peut exister entre marine et Révolution : comment faire d'un service par nature contraint et vertical un objet démocratique ? La sociologie des matelots levés par ce système, par ailleurs, n'est pas particulièrement favorable aux révolutionnaires, un point important qui sera évoqué plus loin.

---

<sup>210</sup> Norman HAMPSON, « The "Comité de Marine" of the Constituent Assembly », art. cit., p. 148.

<sup>211</sup> Léon LÉVY-SCHNEIDER, *Le conventionnel Jeanbon Saint-André*, op. cit., p. 301.

<sup>212</sup> Voir *infra*, chapitre sept, 1.

<sup>213</sup> Norman HAMPSON, « The "Comité de Marine" of the Constituent Assembly », art. cit., p. 134.

<sup>214</sup> *Ibid.*

<sup>215</sup> *Ibid.*

L'année 1791 dans la marine est profondément marquée par l'émigration, à l'image du reste du pays. Comme le dit Norman Hampson, c'est ce phénomène qui fait changer radicalement la physionomie du corps de la marine, plus que les évolutions législatives précédentes<sup>216</sup>. Les deux processus sont aussi complémentaires. La cohabitation avec d'anciens officiers bleus, à présent leurs égaux, est mal supportée par certains officiers issus des gardes de la marine, ce qui en pousse certains au départ<sup>217</sup>. Néanmoins, ce sont avant tout les mutineries et refus d'obéissance récurrents de la part des équipages envers les aristocrates (souvent avec le soutien des Jacobins locaux), durant les premières années de la Révolution, qui sont la première cause des départs<sup>218</sup>.

Il n'entre pas dans le cadre de cette étude de creuser plus avant les causes et modalités du phénomène de disparition des officiers du grand corps au début de la Révolution française. Néanmoins, le constat est important, et encore plus la réponse des différentes autorités à cette réalité, qui en dit long sur la direction politique de la marine. Cela suppose de commencer par bien nommer et chiffrer le phénomène, ce qui ne va pas de soi. Tout d'abord, il est plus pertinent de parler d'absentéisme que d'émigration, comme l'a montré Éric Joret<sup>219</sup>. Les départs ne se font pas toujours, en effet, en direction de l'étranger. Nombreux sont les officiers qui rentrent simplement discrètement sur leurs terres et/ou auprès de leurs familles<sup>220</sup>. Surtout, les individus concernés demandent la plupart du temps un congé, afin de rendre leur absence légale<sup>221</sup>. De plus, la flotte n'étant pas armée, de nombreux officiers sont susceptibles de s'absenter sans préjudice pour le service. Ces distinctions juridiques rendent tout décompte difficile, et le ministre de la Marine Molleville en joue d'ailleurs pour dissimuler l'ampleur du phénomène, en ne comptant aucun des officiers absents de leur quartier (Brest ou Toulon, principalement) comme des émigrés, tant qu'ils n'étaient pas employés à ce moment-là ; ni ceux qui disposent d'un congé<sup>222</sup>. Pourtant,

---

<sup>216</sup> *Ibid.*, p. 147.

<sup>217</sup> Léon LÉVY-SCHNEIDER, *Le conventionnel Jeanbon Saint-André*, *op. cit.*, p. 302-303.

<sup>218</sup> William S. CORMACK, *Revolution and Political Conflict in the French Navy 1789-1794*, *op. cit.*, p. 114-115. Camille KERBAOL, *Les lettres d'Adrien Galliot-Marie de Mandat-Grancey : édition critique de la correspondance familière d'un officier de la Marine royale française (1781-1791)*, *op. cit.*, p. 271.

<sup>219</sup> Éric JORET, *Absentéisme des officiers de la marine à Brest pendant la Révolution, 1789-1793*, Mémoire de Maîtrise, UBO, 1985, cité par William S. CORMACK, *Revolution and Political Conflict in the French Navy 1789-1794*, *op. cit.*, p. 117-118.

<sup>220</sup> Camille KERBAOL, *Les lettres d'Adrien Galliot-Marie de Mandat-Grancey : édition critique de la correspondance familière d'un officier de la Marine royale française (1781-1791)*, *op. cit.*, p. 291.

<sup>221</sup> William S. CORMACK, *Revolution and Political Conflict in the French Navy 1789-1794*, *op. cit.*, p. 117.

<sup>222</sup> Olivier ARANDA, « Les comités de marine de la Législative et de la Convention, au cœur des rapports entre pouvoir exécutif et législatif », *art. cit.*, p. 7.

évidemment, la plupart des officiers en congé ou absents de leurs quartiers ne reviennent jamais à leur poste<sup>223</sup>.

Les différentes revues effectuées à Brest en 1791 donnent quand même une image de l'ampleur et l'aggravation du phénomène. Sur les 806 officiers théoriquement affectés au port, 367 sont absents le 1<sup>er</sup> mars 1791 ; 378 le 1<sup>er</sup> octobre, dont 271 sans congés ; le 20 novembre, les absents sans congés sont 338 à eux seuls<sup>224</sup>. Chacun de ces chiffres est une arme que le Comité de marine emploie contre le ministre de la Marine et l'exécutif royal en général<sup>225</sup>. C'est du fait de l'émigration que le Comité de marine se place au centre du décret d'accusation envers le ministre Molleville ; la question préalable sur ce décret déclenche le premier appel nominal de la Législative<sup>226</sup>. On est là bien loin de l'image traditionnelle d'assemblées révolutionnaires sourdes et aveugles au fait maritime.

Le même Comité de marine, ainsi que l'assemblée dans son ensemble se posent la question délicate du remplacement des officiers absentéistes. Là aussi, la teneur des débats va à l'encontre de l'idée d'une déconnexion des députés des réalités maritimes. Comme le résume Cavellier, un des principaux orateurs du Comité de marine à la Législative, le 8 décembre 1791 :

Votre comité ne s'est point dissimulé les difficultés [...] il a senti que le remplacement des officiers de la marine ne pouvait être fait de la même manière que celui des sous-lieutenants de l'armée de ligne ; qu'on trouvait beaucoup d'hommes, en France, exercés au maniement des armes et aux évolutions militaires, et peu de marins qui réunissent les connaissances théoriques et pratiques de la navigation en général, et de la marine militaire en particulier. Mais il a pensé qu'entre le défaut d'instruction suffisante et la mauvaise volonté caractérisée il n'y avait pas à balancer<sup>227</sup>.

L'intervention de Cavellier pose deux éléments qui ne sont pas remis en cause y compris durant la Convention : prise en compte de la spécificité du service naval et de ses difficultés (à l'inverse de l'accusation régulièrement portée par l'historiographie), et intransigeance sur la question de la loyauté. Pendant toute la période, assemblées et exécutifs révolutionnaires cherchent avant tout à « éloigner les traîtres possibles, [plutôt] qu'à profiter des connaissances des hommes suspects<sup>228</sup> ».

C'est donc à nouveau vers les anciens officiers bleus que l'attention se tourne. Mais la manière dont le corps de la marine doit refléter la vague des départs fait débat à la Législative

---

<sup>223</sup> C'est notamment le cas d'Adrien Mandat, qui fournit un cas d'espèce. Camille KERBAOL, *Les lettres d'Adrien Galliot-Marie de Mandat-Grancey : édition critique de la correspondance familière d'un officier de la Marine royale française (1781-1791)*, op. cit., p. 291.

<sup>224</sup> William S. CORMACK, *Revolution and Political Conflict in the French Navy 1789-1794*, op. cit., p. 118.

<sup>225</sup> Olivier ARANDA, « Les comités de marine de la Législative et de la Convention, au cœur des rapports entre pouvoir exécutif et législatif », art. cit., p. 7.

<sup>226</sup> *Ibid.*

<sup>227</sup> AP, volume XXXV, p. 663. Discours de Cavellier à l'Assemblée législative du 8 décembre 1791.

<sup>228</sup> Norman HAMPSON, *La marine de l'an II : mobilisation de la flotte de l'Océan, 1793-1794*, op. cit., p. 190.

durant tout le printemps 1792. Après une ultime revue au résultat catastrophique le 15 mars 1792, (qui correspond d'ailleurs à la date du départ de Molleville), un premier rapport de Rouyer qui ordonne le remplacement des officiers absents est présenté à l'assemblée le 1<sup>er</sup> mai 1792, sans susciter de difficulté<sup>229</sup>. Pour éviter un remplacement brutal et général, Rouyer propose aussi que le nombre des officiers soit provisoirement réduit. Néanmoins, après cette date, Kersaint politise et dramatise la question, un trait récurrent de ses mandatures parlementaires. Le 31 mai, il profite de la situation pour critiquer la loi de 1791, insuffisante à ses yeux : « Pour moi je n'ai vu dans cette loi qu'un concordat avec les anciens préjugés, qu'un honteux ménagement du plus insolent esprit de corps qui ait jamais existé<sup>230</sup>. » Plutôt que de simplement procéder aux remplacements dans le cadre de la loi du moment, il affirme la nécessité d'une refondation de l'édifice :

Dans les maladies aiguës, les palliatifs sont mortels. [...] Ne nous faisons donc point d'illusion, Messieurs ; reconnaissons que la défection du corps de la marine est complète ; que la partie qui reste ne pouvant être considérée comme un tout, il n'y a pas lieu à pouvoir appliquer la loi de formation du 15 mai 1791 ; les circonstances en exigent impérieusement une autre. Ce n'est donc pas d'un remplacement qu'il s'agit, ainsi que l'établit le rapporteur du comité de marine, mais d'une création, d'une organisation nouvelle<sup>231</sup>.

Cette rupture claire avec l'ancien corps, la Législative n'y est pas prête, et repousse le projet de Kersaint, préférant une application de l'organisation votée un an plus tôt. Le 17 juillet 1792, le nouveau ministre de la Marine Lacoste annonce qu'il a commencé à procéder à des remplacements dans l'esprit de la loi<sup>232</sup>. De ce fait, tous les membres de l'ancien corps qui n'ont pas souhaité quitter leur poste sont encore employés au moment de l'entrée en République, en septembre 1792. Aucune radiation pour motif politique n'a encore été effectuée. Néanmoins, dans les derniers jours de la Législative, plusieurs mesures prises dans l'urgence viennent accélérer les changements. Kersaint, le 18 septembre, fait voter un décret accordant définitivement à tous les officiers et sous-officiers le dernier grade temporaire qu'ils avaient obtenu durant la guerre d'indépendance américaine, avec rétroactivité d'ancienneté<sup>233</sup>. En conséquence, tout officier bleu ayant exercé un grade supérieur à celui qu'il détient en septembre 1792 se le voit attribuer, avec une ancienneté d'une dizaine d'années qui lui permet de passer devant de nombreux officiers du grand corps. Cette fois-ci, les ex-officiers bleus ont terminé leur ascension, et se retrouvent à égalité avec les anciens gardes de la marine. Ce sont les bouleversements politiques des mois suivants qui leur permettront même, dans certains cas, de prendre leur place.

Car la tension politique de la deuxième moitié de 1792 n'épargne pas la marine. Le même 18 septembre, Rouyer fait voter un décret donnant aux ministres la possibilité de remplacer les

---

<sup>229</sup> AP, vol. XLII, p. 591-592. Discours de Rouyer du 1<sup>er</sup> mai 1792 à l'assemblée Législative.

<sup>230</sup> AP, vol. XLIV, p. 379 à 388. Discours de Kersaint à l'assemblée législative du 31 mai 1792.

<sup>231</sup> *Ibid.*

<sup>232</sup> AP, vol. XLVI, p. 541. Discours de Lacoste à l'assemblée législative du 17 juillet 1792.

<sup>233</sup> AP, vol. L, p. 114. Discours de Kersaint à l'assemblée législative du 18 septembre 1792.

administrateurs de la marine en se fondant sur des critères politiques : « Le conseil exécutif est autorisé à nommer pour administrateurs, commissaires en chef, commissaires ordinaires et tous officiers d'administration de la marine, parmi tous les citoyens qu'il jugera capables de remplir ces places, et dont le civisme assure à la nation un service fidèle, sans être assujetti, pour cette organisation seulement, à suivre les formes décrétées jusqu'à ce jour<sup>234</sup>. » Avant même l'entrée dans l'ère républicaine, le personnel politique s'attend à des difficultés de loyauté qui ne manquent pas d'apparaître rapidement, tant chez les civils que parmi les militaires. En effet, même en faisant la part d'une reconstruction a posteriori, le changement de régime constitue un bouleversement particulièrement important pour la marine française.

---

<sup>234</sup> *Ibid.* p. 123.

## CHAPITRE DEUX

### Entrer en République : les idéaux républicains à l'épreuve des réalités navales

Durant la deuxième quinzaine d'octobre 1792, seulement un mois après l'entrée en République de la France, la flotte de Brest connaît un grave problème concernant le recrutement des matelots d'une escadre destinée aux Antilles. Le nouveau ministre de la Marine depuis l'insurrection du 10 août, Monge, a permis aux matelots des classes de débarquer s'ils ne souhaitent pas servir outre-mer. Cette décision a pour résultat une hémorragie considérable des équipages de ces navires, y compris après la revue censée précéder immédiatement le départ. Monge s'en plaint en ces termes au capitaine Morard de Galles (contre-amiral au 1<sup>er</sup> janvier 1793) : « Quand je vous prescrivis de laisser à ceux qui ne voulait pas faire la campagne, la liberté de se débarquer, j'ai pensé que donnant à ce vaisseau [le *Républicain*] pour les colonies une destination sur laquelle il n'avait pas compté, les infirmes seuls oseraient en profiter dans un moment où la patrie est en danger : il était bien clair que la revue une fois passée, cette tolérance de choix ne pouvait plus avoir lieu<sup>1</sup>. » Liberté, choix, patrie, l'irruption de ce vocabulaire inhabituel dans une correspondance navale est intrinsèquement liée à l'entrée en République. Durant sa période à la tête du ministère de la Marine, Monge ne cesse d'exhorter au respect des matelots et prescrit sans relâche qu'ils soient considérés comme des citoyens à part entière, que l'on incite à la défense nationale. Néanmoins, dans le cas de l'escadre en préparation pour les Antilles, le résultat de cette rhétorique est une difficulté supplémentaire à armer les unités nécessaires, car les matelots se sont emparés du choix qui leur a été proposé pour refuser le service naval. En effet, le changement d'attitude et de rhétorique employée envers les équipages ne change pas la nature de la vie à bord, particulièrement rude et inconfortable. Les idées patriotiques et politiques convoquées ne suffisent pas à rendre désirable le service ; en conséquence, l'accroissement des libertés des marins est mis au service de la désertion ou de la limitation des efforts, de l'hygiène à bord, ou encore de l'entraînement. Il s'agit là d'une illustration de l'oxymore entre marine et République : la difficulté d'articuler la promesse républicaine de liberté et d'égalité avec un domaine supposant discipline et verticalité. Si le même problème se pose aussi en ce qui concerne l'armée de terre, la spécificité de la marine (service

---

<sup>1</sup> SHD-MV, BB4 8 f°41, lettre du Ministre de la marine du 30 octobre 1792 à Morard de Galles.

difficile même en dehors des combats, huis-clos, difficulté de punir sans avoir recours à la violence) accroît les difficultés<sup>2</sup>.

Le problème est d'autant plus aigu du fait des crises multiples que connaît la France ; les forces navales sont de plus en plus sollicitées, et la jeune République ne peut se permettre de se passer de sa marine ; dès le printemps 1791, l'armement de 12 vaisseaux est décrété<sup>3</sup>. Comme le souligne Monge, la Patrie a été déclarée en danger du fait de l'invasion prussienne, et les ressources de la marine sont sollicitées pour faire face aux attaques terrestres, ce qui ne va pas sans problèmes pour la suite, quand les forces navales sont à leur tour sollicitées dans leur entièreté<sup>4</sup>. En septembre 1792 les points de crise se multiplient d'ailleurs déjà : en Méditerranée, la flotte de Toulon est renforcée, pour lui permettre de jouer son rôle d'appui des opérations terrestres en Italie. À Saint-Domingue, la situation est extrêmement tendue du fait de l'insurrection des esclaves en 1791, la liaison avec la France est donc vitale ; quant aux petites Antilles, à Saint-Pierre et Miquelon et à la Guyane, il faut assurer leur propre entrée en République.

Celle-ci suppose aussi, en France comme dans les colonies, toute une série de changements politiques et symboliques. La républicanisation de la marine commence donc, avec des éléments que l'on retrouve dans tous les aspects de la société, et d'autres plus spécifiques à la marine.

## **1. La flotte de Brest et l'entrée en République : rupture symbolique, continuité des difficultés**

À l'automne 1793, les unités de la marine française donnent à voir un spectacle étonnant : l'enthousiasme pour le nouveau régime est manifesté bruyamment, à l'aide d'un cérémonial impliquant repas et boisson ; mais les épisodes de refus d'obéissance voire de mutineries se poursuivent avec la même intensité qu'auparavant. Loin de tout état de grâce, ministre et officiers doivent déployer une rhétorique typiquement républicaine pour se faire obéir, ce qui ne va pas sans grandes difficultés. Parler de paralysie de la flotte est néanmoins exagéré : le plus frappant est peut-être que, malgré les grandes difficultés à concilier République et marine, les unités françaises parviennent à remplir les missions qui leur sont données.

---

<sup>2</sup> Pour une analyse de la tension entre discipline militaire et processus révolutionnaire à terre, voir Thomas HIPPLER, « Service militaire et intégration nationale pendant la révolution française », *Annales historiques de la Révolution française*, n° 329, 2002/3, p. 1-16.

<sup>3</sup> AP, vol. 47, p. 170, 26 juillet 1792.

<sup>4</sup> Certaines manufactures navales sont réquisitionnées pour l'armée de terre, comme celle de Tulle (AP, vol. XLVII, p. 105-106, 24 juillet 1792).



L'entrée en République se manifeste concrètement, pour la marine, de deux manières : par un ensemble de cérémonies et de réjouissances, ainsi que par la destruction ou la modification des emblèmes de la royauté. Si le propos de ces actes est clair, à savoir « l'incarnation, sitôt l'ancien ordre aboli, d'un nouvel ordre<sup>5</sup> », il est très difficile de savoir s'ils rencontrent l'adhésion, y compris chez ceux qui l'organisent. La question classique dans l'histoire des cérémonies publiques, « jusqu'où peut-on considérer que l'unanimité des gestes recouvre une universalité de la ferveur<sup>6</sup> ? », est particulièrement ardue dans le cas de la marine militaire. Dans l'espace confiné du navire, impossible d'échapper au collectif ; et les réjouissances par la consommation supplémentaire d'alcool et de nourriture s'inscrivent dans une tradition bien ancrée.

Les cérémonies liées au 21 septembre s'inscrivent dans un continuum avec celles célébrant les événements du 10 août. À Brest le 22 août 1792, une cérémonie additionne la prestation du serment civique exigé par la loi du 14 août avec l'inauguration des bonnets phrygiens sur chacun des navires de la flotte<sup>7</sup>. Le journal de bord du vaisseau le *Royal Louis* (qui ne porte plus ce nom que pour quelques mois) rapporte la cérémonie : « Les vaisseaux ont fait une salve d'artillerie à l'occasion de l'inauguration du bonnet de la liberté et ont donné par ordre double ration à l'équipage<sup>8</sup>. » La cérémonie attribue une dimension à la fois politique et militaire à ces objets. Fabriqués en métal, ils sont hissés et frappés en tête de mât, donc au plus haut point du navire. À l'image d'un pavillon, leur capture a un poids important, comme en témoigne la présence de deux d'entre eux dans des musées britanniques.

---

<sup>5</sup> Mona OZOUF, *La fête révolutionnaire (1789-1799)*, Paris, Gallimard, 2013, p. 21.

<sup>6</sup> Nicolas MARIOT, « Qu'est-ce qu'un "enthousiasme civique" ? Sur l'historiographie des fêtes politiques en France après 1789 », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 2008/1 (63<sup>e</sup> année), p. 117.

<sup>7</sup> Maurice LOIR, « La marine et la proclamation de la première République », *Revue maritime et coloniale*, vol. 127, 1895, p. 259.

<sup>8</sup> SHD-MV, BB4 8 f° 94, « Journal de navigation du vaisseau le Républicain ».



Illustration n°3 : « Bonnet de la liberté » frappé en tête de mât sur la frégate *Unité*<sup>9</sup>

L'appropriation et la conservation de ces objets par l'ennemi valide, en un sens, leur valeur et donc la création réussie d'une sacralité républicaine dans la marine. Cette mystique s'appuie aussi sur la pratique du serment. En effet, la « Révolution [...] construit tout son contrat social dans l'adhésion à un ordre des choses voulu en commun, confirmée par la parole donnée et magnifiée par le serment prononcé et connu de tous<sup>10</sup> ». L'importance accordée à celui du 14 août par la direction politique est marquée par le soin du ministre à récolter celui des unités en mer au moment de la prestation générale à Brest : Monge les réclame explicitement, notamment à des unités de retour de Terre Neuve, le 23 octobre 1792<sup>11</sup> ; de même l'équipage de la *Capricieuse* transmet le sien à la date tardive du 20 novembre<sup>12</sup>. La pratique du serment est évidemment ambiguë ; car sa multiplication durant la Révolution donne à voir les changements d'opinion, et le caractère éphémère des engagements pris solennellement<sup>13</sup>. Néanmoins, en 1792, ce rite de passage a encore une bonne partie de sa force.

<sup>9</sup> Royal Naval Museum, Portsmouth, 1976/171/1, bonnet de la liberté français en métal moulé avec base fermée, peint en rouge et noir avec étoile attachée en rouge, noir et blanc. Le gland à l'extrémité du chapeau est formé de morceaux de métal et peint en jaune, avec une attache au sommet (cassée) pour le suspendre à la tête du mât. Capturé sur la frégate française *Unité* le 12 avril 1796.

<sup>10</sup> Pierre SERNA, *La République des girouettes : 1789-1815... et au-delà*, Seyssel, Champ Vallon, 2005, p. 35.

<sup>11</sup> SHD-MV, BB4 10 f°156, Lettre de Monge du 23 octobre 1792.

<sup>12</sup> SHD-MV, BB4 11 f°76-77, Procès-verbal de la prestation de serment sur la frégate *Capricieuse*, 20 novembre 1792.

<sup>13</sup> Pierre SERNA, *La République des girouettes : 1789-1815... et au-delà*, op. cit., p. 36.

La cérémonie elle-même s'appuie sur deux piliers, les saluts d'artillerie et la distribution de suppléments de nourriture et d'alcool, en somme les modèles traditionnels de réjouissance dans le monde naval. En ce qui concerne les saluts, la rupture avec la période précédente est marquée délibérément, comme le rapporte un correspondant du *Mercure universel* : « A l'instant même se fait l'inauguration du bonnet de la liberté sur la cime des mâts des vaisseaux de l'escadre, et les cris de vive la nation sont les seuls qui soient entendu ; quatre-vingt-trois coups de canon ont été tirés en l'honneur des 83 départements : on n'a pas jugé digne de cette cérémonie patriotique, le vieux salut de 21 coups de canon dit de *roi*<sup>14</sup>. »

La seule disposition manquante est celle du pavoisement, c'est-à-dire la décoration du navire à l'aide d'une série de pavillons (notamment de signaux), qui marquent un temps de célébration à bord. Cet élément est bien présent pour la fête marquant l'entrée en République. Celles-ci, à Brest, se déroulent sur deux jours en octobre :

Samedi 13 au coucher du soleil, on a fait à terre un salut de 23 coups de canon, préparatoire à la fête qui devait se faire le lendemain à l'occasion de la proclamation de la République française. Dimanche 14, les vents de SO au OSO grand frais ; à 6h30 du matin tous les bâtiments de la rade ont été pavoisés, on a fait à terre trois salves d'artillerie de 23 coups de canon chacune, au 17<sup>e</sup> coup de batterie de port tous les bâtiments de la rade ont enfin fait un salut de 23 coups de canon chacun ; le mauvais temps a empêché la continuation de la fête qui a été remise à un autre jour. Beaucoup de pavillons et flammes ont été déchirés et perdus<sup>15</sup>.

Là encore l'emploi d'un salut de 23 coups de canon, supérieur de deux unités au salut royal traditionnel, est probablement délibéré. Il s'agit d'affirmer le rang de la République, ce qui a toujours été difficile pour ce type de régimes dans le cadre du salut naval à l'époque moderne<sup>16</sup>. Finalement, la cérémonie interrompue ne reprend que le dimanche suivant, le 21 octobre, où le même scénario se rejoue, agrémenté d'un feu d'artifices<sup>17</sup>. Le peu de clémence du temps, la destruction d'une bonne partie des pavillons de la marine des premières années de la Révolution (le pavillon blanc avec ¼ tricolore décidé le 24 octobre 1790<sup>18</sup>), est-elle notée cyniquement par l'officier ? L'historiographie a en tout cas vu dans les célébrations dans la ville même de Brest une manifestation ironique, car les festivités sont centrées sur les notions d'harmonie et de concorde, dans un moment où les tensions sont vives et les mutineries sur la flotte, fréquentes<sup>19</sup>. Il s'agit là du schéma d'une fête révolutionnaire à son plus bas, reconstituant bien involontairement un carnaval traditionnel, c'est-à-dire une fête montrant l'inverse des réalités du moment<sup>20</sup>. Mais les

---

<sup>14</sup> *Mercure universel*, n° 546, 29 août 1792, p. 3.

<sup>15</sup> SHD-MV, BB4 8 f°95, « Journal de navigation du vaisseau le Républicain ».

<sup>16</sup> Maxime MOREL, « Une charmante diversité de pratiques » : *Les saluts maritimes à l'époque moderne*, mémoire de M2 sous la direction de Jean-François CHAUVARD, Paris 1, 2021, p. 81-83.

<sup>17</sup> SHD-MV, BB4 8 f°95, « Journal de navigation du vaisseau le Républicain ».

<sup>18</sup> Léon LÉVY-SCHNEIDER, *Le conventionnel Jeanbon Saint-André*, op. cit., p. 300.

<sup>19</sup> Maurice LOIR, « La marine et la proclamation de la première République », op. cit., p. 266.

<sup>20</sup> Mona OZOUF, *La fête révolutionnaire (1789-1799)*, op. cit., p. 22-23.

sources ne permettent ni d'infirmer ni de confirmer cette idée ; tout au plus la présence de Redon de Beaupréau, ordonnateur du port de Brest, comme maître de cérémonie permet de douter de l'enthousiasme de certaines autorités, Redon se signalant par la suite par un ferme conservatisme ; quant aux autorités municipales, elles sont très circonspectes et la déconnexion entre ville et marine apparaît déjà<sup>21</sup>. D'autres officiers voient dans les rites républicains une réalité de pure forme, destinée à satisfaire les équipages, mais dépourvue de contenu réel. Ainsi Pléville Le Pelley, lui aussi ministre durant la suite de la période, raconte en ces termes son arrivée sur une escadre française en rade de Tunis à l'automne 1793, en remplacement de Gaspard Vence, en grande difficulté avec ses équipages : « Je fus à bord du *Duquêne* avec le citoyen Vence. J'y lus les pouvoirs dont j'étais revêtu et j'ordonnai en conséquence aux équipages de continuer à reconnaître pour commandant et obéir au citoyen Vence dans tout ce qui serait service de la République. J'y lus la Constitution. Je parlai pendant demi-heure patriotisme et tout finit par des hymnes républicaines, et je me retirai<sup>22</sup>. » Si l'on ne peut écarter une dose d'ironie a posteriori, comme dans beaucoup de mémoires, il n'est guère douteux que ce type d'attitude ait été fréquent. Les équipages, eux, se satisfont-ils de ce cérémoniel ? Là encore, il est difficile de distinguer adhésion aux formes de l'événement et à son contenu politique. La fête à Brest est en tout cas un succès, à en croire les autorités du port ; elle culmine avec la crémation des lettres en bois formant les anciens noms des navires : « Pendant cet incendie patriotique, un chœur de citoyens et de citoyennes, placés sous l'arbre de la liberté, chantait l'hymne des *Marseillais*<sup>23</sup>. »

En effet, une des manifestations les plus importantes du changement de régime relève de l'onomastique navale, c'est-à-dire des changements de noms des navires, un outil politique qui est employé durant toute la période révolutionnaire. Dès le 25 septembre, une série de changements concernant les vaisseaux est proposée par le ministre et approuvée par le Conseil Exécutif<sup>24</sup>. La thématique des noms n'est pas seulement changée : nombreux sont les « noms civiques<sup>25</sup> » qui constituent une réponse à l'ancienne dénomination, comme le *Républicain*, *Convention*, ou encore *Liberté* :

---

<sup>21</sup> Voir *infra* chapitre six, 3. Dès janvier 1789, Redon est présenté par un imprimé comme cosignataire d'un « arrêté » des dames de la noblesse de Brest, invitant à cesser toute fréquentation des femmes dont les époux sont engagés pour la cause du Tiers-État. La plupart des autres signataires masculins et des époux des femmes signataires émigrent. (Solenn MABO, *Les citoyennes, les contre-révolutionnaires et les autres. Participations, engagements et rapports de genre dans la Révolution française en Bretagne*, thèse de doctorat sous la direction de Dominique GODINEAU, Université Bretagne Loire, 2019, p. 119.) Sur la municipalité, voir Philippe HENWOOD, Edmond MONANGE, *Brest : Un port en révolution, 1789-1799*, p. 129-130.

<sup>22</sup> Michèle CHARTRAIN, Monique LE PELLEY FONTENY, Gilles DÉSIRÉ dit GOSSET, *Mémoires d'un marin granvillais Georges-René Pléville Le Pelley (1726-1805)*, *op. cit.*, p. 102-103.

<sup>23</sup> Maurice LOIR, « La marine et la proclamation de la première République », *op. cit.*, p. 265.

<sup>24</sup> SHD-MV, BB1 2 f° 149, proposition du ministre au Conseil Exécutif, 25 septembre 1792.

<sup>25</sup> *Ibid.*

| Ancienne dénomination       | Nouvelle dénomination |
|-----------------------------|-----------------------|
| <i>Royal Louis</i>          | <i>Républicain</i>    |
| <i>Diadème</i>              | <i>Brutus</i>         |
| <i>Sceptre</i>              | <i>Convention</i>     |
| <i>Couronne</i>             | <i>Ça Ira</i>         |
| <i>Dictateur</i>            | <i>Liberté</i>        |
| <i>Dauphin Royal</i>        | <i>Sans Culotte</i>   |
| <i>Deux Frères</i>          | <i>Juste</i>          |
| <i>Duc de Bourgogne</i>     | <i>Peuple</i>         |
| <i>Duc de Chartres</i>      | <i>Coureur</i>        |
| <i>Maréchal de Castries</i> | <i>Corsaire</i>       |

Table n°1 : Modifications onomastiques du 25 septembre 1792

Les changements se poursuivent dans les mois qui suivent. Parfois, c'est un élément de continuité plus que de rupture qui est retenu, tant que les aspects monarchiques sont expurgés. Il en va ainsi concernant le nom du trois-ponts *États de Bourgogne* : « Pour qu'il en porte un qui soit à l'ordre du jour et qui en même temps rappelle en quelque sorte son origine, on propose au Ministre de lui donner le nom de Côte d'or<sup>26</sup>. » Le changement des noms d'unités a aussi un aspect matériel, car les dénominations sont présentes en poupe des navires. Ce ne sont pas les seules modifications effectuées sur les navires suite aux bouleversements politiques. Le 17 novembre, il est « accordé au ministre de la Marine une somme de 400 000 livres pour faire détruire a bord des vaisseaux, les couronnes, cordons, attributs de la Royauté et enfin toutes les marques d'esclavage<sup>27</sup> ». Les fleurs de lys font-elles partie de ces symboles ? Ce n'est pas l'opinion des administrateurs du port de Rochefort, ce qui montre la complexité des rapports à la nation et au Roi à l'automne 1792 : « Les citoyens Tromelin et Charbot proposent de concert avec le corps municipal de conserver les fleurs de lys qu'ils considèrent comme attributs des Français plutôt que comme ceux affectés à l'ancien monarque<sup>28</sup>. » Ces administrateurs réagissaient néanmoins à une loi antérieure concernant les édifices appartenant à la marine. Les rapports des 17 et 21 novembre 1792 tranchent en faveur d'une suppression complète des symboles anciens, dont les armoiries à fleur de lys<sup>29</sup>. Le sculpteur du port de Brest propose de les remplacer par « des lions dont on ne verra que les têtes et pattes, et qui défendront le bonnet de la liberté<sup>30</sup> ». Les bureaux du ministère eux-mêmes préférèrent « un faisceau d'armes surmonté d'une pique ; au bout de laquelle sera le bonnet de la liberté, et [...] entremêler cet ornement de couronnes civiques<sup>31</sup> ». C'est finalement une

<sup>26</sup> SHD-MV, BB1 3 f°103, rapport au Ministre de la Marine, 23 janvier 1793.

<sup>27</sup> SHD-MV, BB1 2 f°191, « Ornemens des vaisseaux », 17 novembre 1792.

<sup>28</sup> *Ibid.*, f°159, rapport au Ministre de la Marine, 13 octobre 1792.

<sup>29</sup> *Ibid.*, f°191, « Ornemens des vaisseaux », f°193-194, rapport au Ministre, sans date.

<sup>30</sup> *Ibid.*, f°191, « Ornemens des vaisseaux », 17 novembre 1792.

<sup>31</sup> *Ibid.*

troisième solution, d'inspiration plus spécifiquement maritime, qui est retenue : « une ancre emblématique surmontée du bonnet de la liberté, et placé entre les deux lettres initiales R. F.<sup>32</sup> »



**Illustration n°4 : Dessin proposé en remplacement des fleurs de lys, et sceaux réalisés pour la marine républicaine<sup>33</sup>.**

Ce motif a été conservé, avec quelques variantes, jusqu'en 1795. Ces remplacements en général représentent un certain travail pour les ports ; néanmoins, aucun document ne soutient l'idée de navires « mutilés », voire nécessitant des réparations suite à ces changements symboliques ; cette accusation portée par une partie de l'historiographie ne peut se comprendre qu'à l'aune de l'illégitimité attribuée à la symbolique républicaine à bord d'unités de la marine par une bonne partie de l'historiographie<sup>34</sup>. L'application des changements semble d'ailleurs avoir été très relative, probablement du fait de la mobilisation de la flotte quelques mois après cette décision. Certains vaisseaux français pris par les Britanniques durant le siège de Toulon à la fin 1793 (comme le *Pompée*), avaient en effet encore une figure de proue ornée d'une couronne et de fleurs de lys, comme le montrent leurs croquis commandés par l'amirauté britannique<sup>35</sup>.

Les changements ne concernent pas que la structure des navires mais aussi leur équipement. Les tissus employés pour pavoiser les navires, qui ont été utilisés quelques semaines auparavant, sont notamment modifiés ; il leur est substitué d'autres « aux bandes nationales », c'est-à-dire

<sup>32</sup> *Ibid.*, f°193-194, Rapport au ministre, 21 novembre 1792.

<sup>33</sup> SHD-MV, BB1 2 f°193-194, rapport au Ministre, sans date ; Musée Carnavalet, NS767, hauteur : 3 cm, largeur : 2.3 cm, sceau en laiton ; Musée Carnavalet, NS1632, hauteur : 3.2 cm, largeur : 2.5 cm, sceau en laiton.

<sup>34</sup> Paul GIRAULT de COURSAC, Pierrette GIRAULT de COURSAC, *Guerre d'Amérique et liberté des mers*, Paris, O.E.I.L., 1991, p. 539-545.

<sup>35</sup> Rif WINFIELD, Stephen S. ROBERTS, *French Warships in the Age of sail 1786-1861 : Design, Construction, Careers and Fates*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2015, p. 224.

décorés de bleu-blanc-rouge<sup>36</sup>. Une fois cette symbolique républicaine installée à bord des navires (bonnets phrygiens, pavots tricolore, cocardes), la forme des réjouissances à bord pendant la Révolution ne varie plus guère ; c'est leur fréquence et leur motif qui se modifient parfois d'une année sur l'autre. Pour les équipages, elle se traduit surtout par le droit à une double ration d'alcool. Sommé en 1798 de se justifier de sa consommation passée en vin et eaux de vie, le capitaine Ganteaume du *Mont Blanc* envoie aux bureaux du ministère un état des fêtes ayant justifié une double ration à ses équipages pendant l'essentiel de la période révolutionnaire :

| Pour les jours de fêtes civiques |                                                          |                                                   |
|----------------------------------|----------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| L'an II                          | 14 juillet                                               | Deux fêtes à trois repas par jour pour 700 hommes |
|                                  | 10 août                                                  |                                                   |
| L'an III                         |                                                          |                                                   |
|                                  | 1 <sup>er</sup> vendémiaire                              | Six fêtes idem à trois repas par jour             |
|                                  | Jour de la réception du drapeau envoyé par la Convention |                                                   |
|                                  | 21 janvier                                               |                                                   |
|                                  | 14 juillet                                               |                                                   |
|                                  | 9 thermidor                                              |                                                   |
|                                  | 10 août                                                  |                                                   |
| L'an IV                          | 1 <sup>er</sup> vendémiaire                              | Cinq fêtes idem à trois repas par jour            |
|                                  | 21 janvier                                               |                                                   |
|                                  | 14 juillet                                               |                                                   |
|                                  | 9 thermidor                                              |                                                   |
|                                  | 10 août                                                  |                                                   |
| L'an V                           | 1 <sup>er</sup> vendémiaire                              | 1 à trois repas par jour                          |
|                                  | 21 janvier                                               | 3 à un repas par jour                             |
|                                  | 14 juillet                                               |                                                   |
|                                  | 10 août                                                  |                                                   |
| L'an VI                          | 1 <sup>er</sup> vendémiaire                              | 1 jour                                            |

**Table n°2 : Doubles rations d'alcool accordées sur le vaisseau le *Mont Blanc* pour motif de fête civique durant la période révolutionnaire<sup>37</sup>**

Ainsi, les motifs de réjouissance civique ont été nombreux. Le 10 août et l'entrée en République qui viennent d'être décrits sont des fêtes qui sont commémorées régulièrement par la suite, tout comme le 14 juillet. D'autres festivités viennent parfois se surimposer sur les mêmes dates pour un surcroît de sens ; la Constitution de l'an I, notamment, est votée par la flotte de Brest

<sup>36</sup> SHD-MV, BB1 2 f°191, « Ornaments des vaisseaux », 17 novembre 1792. Parmi les productions spécifiques à la marine républicaine, il faut souligner l'existence dans les collections britanniques d'un étendard marqué de l'expression « Marins la République ou la mort » (Reproduit en Annexe n°15.4).

<sup>37</sup> SHD-MV, BB4 119 f°133, lettre de Ganteaume au Ministre de la Marine, 12 pluviôse an VI (31 janvier 1798).

pour le premier anniversaire du 10 août<sup>38</sup>. Certains anniversaires d'événements révolutionnaires n'ont que quelques occurrences, comme le 9 thermidor, ou encore le 31 mai et 1<sup>er</sup> juin (qui n'apparaissent pas dans cet exemple). Certaines réjouissances ponctuelles apparaissent aussi, comme pour la remise au navire de son pavillon ; d'autres donnent lieu à des saluts mais pas à des rations doublées, comme pour l'exécution de Marie-Antoinette ; Jeanbon Saint-André représentant en mission à Brest, ordonne les réjouissances en ces termes : « Vous voudrez bien citoyen général donner sur le champ les ordres à tous les vaisseaux de la rade de pavoiser, pour célébrer le triomphe de la liberté sur la tyrannie, par la justice rendue à la femme qui fit et prépara les malheurs de la France ; le vaisseau amiral fera un salut de 21 coups de canons<sup>39</sup>. » Élément de preuve de leur enracinement, ces festivités continuent d'être marquées même dans les camps de prisonniers et les pontons, alors que les hommes sont séparés des officiers ; ainsi Auguste Gicquel des Touches, rapporte cette scène sur un ponton d'Angleterre, en 1795, alors qu'il est âgé d'une douzaine d'années :

Mes compagnons de captivité [...] un jour de fête nationale, se mirent à danser sur le pont en chantant des hymnes plus ou moins patriotiques ; nos gardiens crurent ou feignirent de croire à une révolte ; ils tombèrent sur nous à coups de crosses de fusil, frappant à tort et à travers, et je reçus en pleine figure un coup de crosse qui me renversa<sup>40</sup>.

Il ne s'agit pas là du seul exemple d'emploi des chants révolutionnaires parmi les prisonniers, notamment comme marque de défiance nationale envers leurs geôliers. Ainsi à l'été 1794 à Portsmouth ; alors que des prisonniers français sont cantonnés, l'*Impétueux*, prise française de la bataille de Prairial, prend feu. Selon William James, alors que la peur se répand dans la ville, « les prisonniers français aux châteaux de Porchester, dont le nombre s'élevait à 5000 individus, manifestaient des sentiments opposés : ils criaient « Vive la République » et chantaient le « ça ira » et la Marseillaise<sup>41</sup> ».

La forme des réjouissances publiques sur la marine de la Révolution ne diverge guère en apparence de celles usitées sous l'Ancien Régime ; néanmoins jusqu'à une date tardive, certains officiers ont le souci d'intégrer une forme d'horizontalité dans les festivités, notamment en invitant des matelots aux repas ; l'anniversaire du 10 août est ainsi fêté en 1796 sur l'escadre de l'amiral Richery avec un grand dîner de « tout l'état-major, les premiers maîtres et deux ou trois citoyens de toutes les classes de l'équipage<sup>42</sup> ». De plus les changements apportés au calendrier des

---

<sup>38</sup> SHD-MV, BB4 16 f°89, lettre du Ministre de la Marine aux officiers de Brest, 27 juillet 1793.

<sup>39</sup> ADF, 8L 84, lettre de Jeanbon Saint-André à Villaret, 30 brumaire an II (20 novembre 1793).

<sup>40</sup> Auguste Marie GICQUEL des TOUCHES, « Souvenirs d'un marin de la république, première partie », *Revue Des Deux Mondes*, vol. 28, n°1, 1905, p. 186.

<sup>41</sup> William JAMES, *The Naval History of Great Britain, volume 1, op. cit.*, p. 302.

<sup>42</sup> SHD-MV, BB4 106, f°309, « Extrait du journal et compte rendu au ministre de la marine par le Contre-Amiral Richery, commandant une escadre de la République française partie de Cadix le 18 thermidor l'an



réjouissances de la flotte, qui est républicanisé et laïcisé (les fêtes religieuses n'ont plus de commémoration officielle), sont considérables. Les bureaux de la Marine ont bien conscience de la complexité de cette question religieuse au moment de l'entrée en République. En novembre 1792, le problème du devenir des objets du culte catholique se pose. Une bonne partie de l'argenterie du port, civile et religieuse, est envoyée à l'hôtel de la monnaie de Nantes pour être fondue ; mais Redon garde par devers lui 207 objets, surtout des calices, patènes et ciboires « qu'il a jugé nécessaire de conserver pour le service des vaisseaux<sup>43</sup> ». Le rapport des bureaux de la Marine souligne la nature compliquée de la question : « On n'a pas cru devoir se permettre de préjuger l'opinion du ministre sur une matière aussi délicate<sup>44</sup>. » Ce dernier laisse la situation en l'état, dans l'attente d'une décision de la Convention. Le même rapport recommande la « dépense malheureusement utile » que représente l'achat d'une guillotine. Celle-ci est à destination du port, où l'on doit notamment exécuter un forçat<sup>45</sup>. Les tensions dans le port sont en effet loin d'être retombées à la faveur de l'entrée en République. Néanmoins, contrairement à ce que l'on pourrait penser de prime abord, cette guillotine sert extrêmement peu comme instrument de discipline navale, ce qui suppose une explication détaillée.

### *Le modèle républicain de la mutinerie navale*

La question du maintien de l'ordre sur la flotte relève du politique, car elle questionne la possibilité d'une discipline républicaine. Mais elle relève aussi de la direction politique et stratégique de la marine ; en effet, certains auteurs affirment que la flotte dans son ensemble est paralysée par les tensions à l'automne 1792<sup>46</sup>. Si cette affirmation est exagérée, il convient de ne pas minimiser les tensions qui existent à bord. Ce n'est pas l'entrée en République qui est la cause des refus d'obéissance ; durant tout l'été, les problèmes sont récurrents, y compris sur les stations éloignées de la France comme Terre-Neuve. Le 13 septembre 1792, le capitaine de l'avisos *l'Impatient*, notamment, doit renvoyer deux matelots fauteurs de trouble pour se faire obéir<sup>47</sup>. Mais le changement de régime n'a aucun effet positif immédiat, contrairement aux espoirs d'un certain nombre d'officiers<sup>48</sup>. Les problèmes de recrutement rencontrés à Brest lorsque le ministre Monge commet l'erreur de laisser certains marins libres de se débarquer ont déjà été évoqués. Cette

---

<sup>4</sup>ème chargée d'une expédition sur l'île de Terre-Neuve arrivée en rade de l'île d'Aix le 15 brumaire l'an 5<sup>ème</sup> de la République », entrée du 23 thermidor an IV (10 août 1796).

<sup>43</sup> SHD-MV, BB1 2 f° 193/194, rapport au Ministre, 21 novembre 1792.

<sup>44</sup> *Ibid.*

<sup>45</sup> *Ibid.*

<sup>46</sup> Rémi MONAQUE, *Une histoire de la marine de guerre française*, op. cit., p. 224.

<sup>47</sup> SHD-MV, BB4 10 f° 174, lettre du capitaine de *l'Impatient* au Ministre de la Marine, 13 septembre 1792.

<sup>48</sup> William S. CORMACK, *Revolution and Political Conflict in the French Navy 1789-1794*, op. cit., p. 150.

manifestation de la difficulté à concilier République et service naval est loin d'être isolée. Peu à peu, apparaît notamment un véritable modèle républicain de la mutinerie navale. Il a plusieurs caractéristiques : la fréquence, tout d'abord ; les incidents sont réguliers jusqu'en 1794 au moins, avec des conséquences certaines sur l'entraînement militaire et les capacités maritimes des équipages. Mais ces mutineries en régime républicain ont une autre caractéristique beaucoup plus inattendue : la non-violence. Très récemment, l'importance des usages politiques de la non-violence pendant la Révolution française a été soulignée par Micah Alpaugh en ce qui concerne Paris<sup>49</sup>. Dans la marine, durant toute la période républicaine il n'existe presque aucun exemple de marins ayant exercé des violences envers leurs officiers, en tout cas dans l'Atlantique. De même, en sens inverse, la répression des mutineries ne passe pas par des exécutions capitales ou des châtiments physiques, là aussi jusqu'au début de l'année 1794, et ce type de répression reste peu fréquent après cette date.

Pour comprendre ces caractéristiques, il faut d'abord présenter les équipages qui constituent la flotte. Ils sont le produit d'un système de conscription impopulaire, les classes ; ce qui a pour conséquence qu'à la différence d'autres grandes marines, notamment néerlandaise et britannique, les matelots des navires du roi ou de la République sont presque exclusivement français<sup>50</sup>. Le caractère national de la marine française permet de comprendre l'importance du patriotisme dans ses rangs, ainsi que l'ampleur de la politisation des matelots. Le fait que les mutineries au sein de la marine républicaine n'aient presque jamais été marquées par la violence s'explique notamment par ces caractéristiques partagées avec les officiers, qui viennent brouiller l'aspect presque exclusivement social des conflits dans d'autres marines<sup>51</sup>. Il faut aussi ajouter, évidemment, que la République étant issue d'une insurrection, les autorités républicaines n'ont pas le même regard sur les refus d'obéissance que sous la monarchie.

Le caractère national des personnels de la marine ne signifie pas néanmoins uniformité complète : les différences régionales dans le recrutement sont fortes, les particularismes linguistiques (notamment breton) contribuent à situer les matelots comme un groupe à part au sein de la société française. Cette place particulière est évidemment renforcée par la profession même des marins, qui les singularise au sein du tissu social. Il en découle un point fondamental fréquemment laissé de côté par l'historiographie : les marins ne constituent pas un groupe par nature favorable aux Républicains, notamment de la nuance girondine et montagnarde. Généralement écrite par des auteurs peu intéressés par les distinctions socio-politiques au sein des groupes révolutionnaires, l'histoire de la marine a longtemps laissé cette réalité de côté. Le fait que

---

<sup>49</sup> Micah ALPAUGH, *Non-Violence and the French Revolution: Political Demonstrations in Paris, 1787-1795*, Cambridge, Cambridge University Press, 2015, 292 p.

<sup>50</sup> Niklas FRYKMAN, *The Bloody Flag: Mutiny in the Age of Atlantic Revolution*, op. cit., p. 39-40.

<sup>51</sup> *Ibid.*, p. 119.

le personnel sans-culotte relève du monde de la boutique et de l'artisanat, et non de milieux aussi populaires et singuliers que les marins, n'a pas été clairement rappelé. Ce point apparaît pourtant à l'évidence à travers certains documents. Ainsi la réorganisation de la municipalité de Brest à l'hiver 1793-1794 par les Montagnards n'inclut aucun marin au sein de la municipalité : « Les représentants en mission font appel aux artisans et boutiquiers de la Rive Gauche où ils résident eux-mêmes et ne s'appuient pas sur le petit peuple de Recouvrance, peut-être trop singulier et déroutant pour eux, à cause de ses liens étroits avec la Marine<sup>52</sup>. ». Du fait de leur position très subalterne et singulière dans la société, les marins étaient susceptibles de bien des attitudes, depuis la contre-révolution (où le facteur religieux apparaît essentiel) jusqu'à l'hébertisme (c'est-à-dire le sans-culottisme radical à la gauche de Robespierre), lui aussi très présent sur la flotte.

Le 27 septembre 1792, en rade de Brest, une scène familière depuis le début de la Révolution se déroule : les matelots du vaisseau le *Patriote* refusent d'obéir à leur capitaine (l'ex officier bleu Landais) qui leur prescrit l'exercice du canon. L'impact militaire potentiel de ce type d'incident est significatif. L'équipage pratique notamment la grève du zèle ; le désamarrage des canons qui sont à la serre\* « s'exécuta en 15 et 19 minutes ; (cette opération exécutée avec un peu d'intelligence et de bonne volonté peut se faire en cinq<sup>53</sup>) ». En réponse à une lettre lui relatant l'incident, Monge écrit à Morard de Galles : « Les capitaines ne sauraient dans les circonstances agir avec trop de douceur envers les équipages, il ne faut employer les moyens de rigueur qu'à la dernière extrémité<sup>54</sup>. » En somme, les idéaux républicains sont à l'ordre du jour, et notamment l'égalité : il est hors de question de brutaliser des citoyens, qui sont aussi autant de soutiens politiques possibles pour la République naissante, en plus d'être des professionnels précieux. C'est par l'adhésion que les officiers doivent commander, ce qui est particulièrement difficile dans le cadre du service naval, très ardu. L'équipage du vaisseau le *Patriote* est de plus familier des révoltes, s'étant déjà signalé en 1790 à Brest en conjonction avec le *Léopard*<sup>55</sup>. Ce dernier vaisseau a aussi été employé dans les Antilles, et les catégories politiques coloniales semblent s'être diffusées sur le *Patriote*, comme en témoigne le dialogue entre Morard de Galles, venu se confronter au problème, et l'équipage :

Quelques hommes s'avancèrent alors vers moi, et me dirent que leur capitaine leur avait dit qu'il les traiterait comme des nègres, comme des esclaves ; à ce mot toute l'équipage s'écria ; oui, oui, et nous voulons tous débarquer ou qu'il débarque. Monsieur Landais a formellement nié avoir tenu ce propos très déplacé, mais il convient avoir dit, lorsque

---

<sup>52</sup> Bruno BARON, *Élites, pouvoirs et vie municipale à Brest, 1750-1820*, op. cit., p. 350.

\* En temps normal, les canons sont amarrés de manière à minimiser le jeu, tranche contre la muraille du navire au niveau de la boucle de serre, d'où l'expression.

<sup>53</sup> SHD-MV, BB4 8 f° 55, lettre de Morard de Galles au Ministre de la Marine, 28 septembre 1792.

<sup>54</sup> SHD-MV, BB4 8 f° 38, lettre du Ministre de la Marine du 8 octobre 1792.

<sup>55</sup> William S. CORMACK, *Revolution and Political Conflict in the French Navy 1789-1794*, op. cit., p. 91-92.

l'équipage malgré sa défense mettait la chaloupe à la mer, que s'il continuait dans une [...] désobéissance aussi coupable ; que certainement la Convention Nationale porterait quelque décret qui rendrait leur condition misérable et pire que des esclaves<sup>56</sup>.

La difficulté des officiers à se faire obéir, et la nouvelle sensibilité des équipages à la manière dont ils sont traités rend la situation délicate. Morard de Galles déploie auprès de l'équipage une rhétorique amenée à devenir familière, insistant sur le changement de nature du devoir d'obéissance des marins, qui est maintenant dû à la nation. L'amiral les exhorte donc à accepter « leur capitaine, celui enfin que la nation avait délégué pour les commander et pour diriger leur courage pour la défense de la patrie<sup>57</sup> ». L'équipage n'est néanmoins guère impressionné par cette rhétorique, et maintient son refus du retour du capitaine Landais. Ce dernier doit passer deux nuits à terre, avant de revenir à son bord entouré de membres de la garde nationale et surtout de Jacobins locaux<sup>58</sup>. La Société des amis de la liberté et de l'égalité, après avoir été facteur de tension, jette à présent tout son poids derrière la remise en ordre de la flotte, ce qui est un facteur de stabilité majeur : « Ces messieurs ont harangué avec toute l'énergie et l'éloquence que l'on peut attendre de bons patriotes<sup>59</sup>. » Cette fois, c'est un succès, et l'ordre revient à bord du navire. Cinq des meneurs, qui avaient été arrêtés, sont pardonnés par Landais, et retournent à bord sans qu'aucune charge ne soit retenue contre eux<sup>60</sup>. Aucune violence n'a eu lieu de part et d'autre ; l'escadre du *Patriote*, quant à elle, part finalement pour Toulon quelques jours plus tard.

Cet épisode est ambigu : la rhétorique républicaine permet, tout d'abord, l'absence de toute violence ; par ailleurs l'ordre revient assez rapidement. Néanmoins, il est permis de douter que l'équipage révolté, n'ayant subi aucune sanction, soit très assidu à ses devoirs par la suite. Morard s'émeut d'ailleurs de cette absence de rétorsion, et fustige « les agitateurs qui sous le masque du patriotisme sèment la division et le trouble parmi des hommes essentiellement destinés par la loi à obéir<sup>61</sup> ». Ce thème est amené, lui aussi, à devenir un classique de la correspondance des officiers : il est clair que de nombreux marins ont saisi qu'en prenant prétexte du refus de l'autorité, durant les premières années de la Révolution, ils pouvaient donner une tonalité politique à leur refus d'obéir. Un long travail pédagogique est par la suite nécessaire pour faire comprendre et surtout accepter aux marins qu'ils doivent obéir à la loi de leurs représentants, maintenant que la monarchie est tombée<sup>62</sup>. Sans relâche, la même rhétorique est déployée par les autorités de la République ; le 14 avril 1793, les représentants en mission Collot et Laplanche s'adressent en ces

---

<sup>56</sup> SHD-MV, BB4 8 f° 55, lettre de Morard de Galles au Ministre de la Marine, 28 septembre 1792.

<sup>57</sup> *Ibid.*

<sup>58</sup> *Ibid.*, f° 56.

<sup>59</sup> *Ibid.*

<sup>60</sup> SHD-MV, BB4 8 f° 56-57, lettre de Morard de Galles au Ministre de la Marine, 1<sup>er</sup> octobre 1792.

<sup>61</sup> *Ibid.*

<sup>62</sup> Voir *infra* chapitre cinq, 1.

termes aux nautonniers de la Loire : « Vous exprimez votre aversion pour le service maritime, parce que plusieurs d'entre vous ont essuyé autrefois des mauvais traitements sur les vaisseaux qu'on appelait du Roi. Mais aujourd'hui ces vaisseaux-là sont les vôtres, citoyens ; ils vous appartiennent<sup>63</sup>. » William Cormack relève dans le refus fréquent par les équipages de cette rhétorique une confusion autour de l'idée de volonté générale, que les marins situent délibérément auprès d'eux-mêmes, et non à la Convention<sup>64</sup>. Cette dimension est en effet importante, mais il ne faut pas non plus évacuer une réalité prosaïque, la saisie par les équipages de tous les moyens d'éviter un service naval particulièrement difficile.

La gestion de cette injonction contradictoire, maintenir une rude discipline navale tout en traitant les hommes en citoyens, ne se conclut pas toujours aussi bien que sur le *Patriote*. Est-ce cette difficulté qui est à l'origine du suicide du capitaine Le Prince, commandant la *Bellone*, le 8 octobre 1792<sup>65</sup> ? Il est permis de le penser, car l'équipage de la frégate, en insurrection, est licencié à son arrivée à Brest (le navire partait de Dunkerque). Incapable de se faire obéir mais ne pouvant non plus sévir, cet officier a peut-être choisi une autre porte de sortie. L'hypothèse peut sembler excessive, mais il est possible de rapprocher cet épisode d'un autre, arrivé beaucoup plus tard, au début 1796, sur l'escadre de l'amiral Richery, ancrée à Cadix. Le capitaine d'une chaloupe armée, le lieutenant Dumeny, ne parvient pas à se faire obéir d'un de ses hommes : « [il] lui ordonna de se rendre à bord ce que le matelot refusa à plusieurs reprises en disant qu'il était malade. Le capitaine ne pouvant le décider lui donna un coup de sabre sur le col, lui tira un coup de pistolet dans le ventre, et d'un second pistolet se brûla la cervelle<sup>66</sup>. » Dans ce cas, comme peut-être dans celui du capitaine Le Prince, il est possible d'hasarder l'hypothèse que ce soit la difficulté de gérer un équipage sans disposer de l'outil d'une répression violente qui a altéré la santé mentale de l'officier.

Ne pouvant plus manier la contrainte avec la même facilité que sous l'Ancien Régime, certains officiers s'essaient à une discipline qui donne plus de place à la récompense. Ganteaume, toujours dans sa correspondance de 1798 justifiant la consommation d'alcool de son vaisseau, indique la méthode qui a été la sienne au début de la Révolution :

Les temps d'ailleurs, citoyen ministre, où nous avons servi n'ont pas été, je le repette, des temps ordinaires. Votre expérience dans notre état m'est garant que vous serez à cet égard de mon avis. Commander à des hommes sur lesquels la loi nous donnait si peu de moyens de répression, à des hommes qui étaient sans paye, sans vêtement, et cependant sortir et tenir la mer pendant trois hyvers – souvent avec des agrets peu solides, tels ont été les cas où nous nous sommes trouvés. Assés généralement nos équipages n'avaient d'autres vêtements que ceux qu'ils avaient sur le corps. Dans les mauvais temps et le temps pluvieux, il eût été d'une difficulté absolue d'en tirer parti, sans quelque petit moyen d'encouragement en subsistances.

<sup>63</sup> RACSP, tome 3, p. 324, proclamation du 14 avril 1793.

<sup>64</sup> William S. CORMACK, *Revolution and Political Conflict in the French Navy 1789-1794*, op. cit., p. 254.

<sup>65</sup> SHD-MV, BB4 13 f°09, dossier de la *Bellone*.

<sup>66</sup> SHD-MV, BB4 106 f°101, lettre de l'amiral Richery au Ministre de la Marine, 15 nivôse an IV (5 janvier 1796.)

Je l'avoue, citoyen ministre, j'ai fait quelque fois distribuer un coup d'eau de vie, tant pour l'affreuse position de nos matelots, que pour avoir les moyens de sauver un mât ou une voile<sup>67</sup>.

L'alcool étant une des rares récompenses faciles à accorder dans le cadre du service naval, sans trop d'effet négatif sur les équipages (à la différence d'une autorisation de descendre à terre, qui peut être employée pour désertier), il n'est pas étonnant qu'un usage intensif en ait été fait. C'est particulièrement le cas durant les premières années de la Révolution, où la considération politique accordée aux matelots est très importante, et la contrainte en conséquence complexe à appliquer. En effet, les ordres de Monge en 1792 recommandent explicitement le respect des marins et s'inspirent directement de la Déclaration des droits de l'homme, par exemple dans les ordres de Trincalléon, chargé d'emmener le nouvel ambassadeur Genêt aux États-Unis sur la frégate *l'Embuscade*, en décembre 1792 :

Trincalléon continuera d'user envers son équipage de tous les égards que la loi recommande : il n'oubliera point que ce sont des hommes ses égaux, et qu'il n'existe entre eux de distinction que celle fondée sur l'utilité commune de la hiérarchie des grades et de la subordination militaire : il les encouragera dans les mauvais temps : il les soignera dans leur maladie : il apportera tous ses soins à maintenir à son bord la propreté<sup>68</sup>.

Si les difficultés de cette philosophie ont été évoquées abondamment, il faut aussi souligner qu'un tel souci d'égalité était aussi à même d'attacher très fortement une partie des matelots à la jeune République, ce qui s'illustre par la suite avec différents combats menés à un niveau d'acharnement important<sup>69</sup>.

À l'image de Trincalléon qui se rend aux États-Unis, les mouvements d'unités sont fréquents durant la fin 1792. La paralysie décriée par certains auteurs est donc à nuancer fortement, et c'est peut-être là l'essentiel en ce qui concerne l'entrée en République de la marine française. Le 5 septembre 1792, Latouche-Tréville est parti de Brest avec les vaisseaux *Languedoc*, *Vengeur*, *Orion* et *Entreprenant*, à destination de Toulon, qui doit être renforcé en vue des opérations en Italie<sup>70</sup>. Il parvient dans cette ville près d'un mois plus tard<sup>71</sup>. Avant même le départ de La Touche, le Conseil Exécutif avait décidé d'un nouveau renfort du port de Toulon, le 4 septembre<sup>72</sup>. Il s'agit de la division commandée par Landais, en difficulté sur son propre navire, le *Patriote*. Celle-ci part le 2 octobre de Brest, avec les vaisseaux *Patriote*, *Leopard*, *Duguay-Trouin*, *Généreux*, et *Thémistocle*, et parvient, elle aussi, à son but sans encombre<sup>73</sup>. Enfin, la frégate *Félicité*

---

<sup>67</sup> SHD-MV, BB4 119 f° 136, lettre de Ganteaume au Ministre de la Marine, 7 ventôse an VI (25 février 1798).

<sup>68</sup> SHD-MV, BB4 12 f° 194, « Mémoire pour servir d'instruction au citoyen Trincalléon », 20 décembre 1792.

<sup>69</sup> Olivier ARANDA, « Refuser l'arrêt des combats ? Violences et politique en l'an II dans la marine républicaine » dans Claire MIOT, Thomas VAISSET, Paul VO-HA, *Cessez-le-feu, cesser les combats ? De l'époque moderne à nos jours*, Villeneuve d'Ascq, PUS, 2022, p. 231-246.

<sup>70</sup> SHD-MV, BB4 8 f° 54, lettre de Morard de Galles au Ministre de la Marine, 5 septembre 1792.

<sup>71</sup> SHD-MV, BB1 2 f° 157, brouillon d'une adresse du Ministre à la Convention nationale, 3 octobre 1792.

<sup>72</sup> *Ibid.*, f° 130, rapport au Ministre de la Marine, 4 septembre 1792.

<sup>73</sup> SHD-MV, BB4 8 f° 57, lettre de Morard de Galles au Ministre de la Marine, 3 octobre 1792.

(commandant Lacrosse) est envoyée « aux îles du Vent et sous le Vent », c'est-à-dire les petites et grandes Antilles, et quitte Brest à la fin octobre, pour une mission qui s'avère cruciale<sup>74</sup>. Les réelles difficultés de discipline n'ont guère d'impact sur les déploiements français.

Si ceux-ci se multiplient, c'est aussi car la République cherche à faire reconnaître son existence, notamment une fois affermie par ses succès militaires terrestres de l'automne<sup>75</sup>. Le protocole naval, notamment la reconnaissance politique du pavillon et la question des saluts\*, fait l'objet des plus grandes attentions de la part de Monge. Dans ses consignes à Trincalléon, il précise notamment que ce dernier ne doit jamais saluer en premier « aucun fort ni bâtiment », (afin d'éviter une absence de réponse), mais répondre scrupuleusement, coup pour coup, à tous les saluts qu'il reçoit<sup>76</sup>. Cette précaution n'est pas inutile, comme en témoigne un incident arrivé à la corvette la *Perdrix*, capitaine Krohn, en novembre 1792. Dérouté d'un trajet Rochefort-Brest par un violent coup de vent du nord, il est contraint de relâcher à la Corogne<sup>77</sup>. Le récit qu'il fait de ses interactions avec les autorités espagnoles est significatif : « Le capitaine du port est venu de la part du gouverneur me demander le salut pour la place ; il m'a dit que comme la France est érigée en république on ne me rendrait pas le salut coup pour coup. Je lui ai répondu le peuple français n'a pas fait sa révolution pour s'avilir, je ne saluerais pas<sup>78</sup>. » Ce souci de la dignité du pavillon constitue une difficulté de plus pour les officiers de marine, régulièrement confrontés à des unités étrangères, notamment sur le théâtre antillais. Dans cet espace, c'est néanmoins avant tout à l'hostilité d'autres Français que la marine républicaine doit se confronter.

## 2. La marine en guerre civile aux Antilles.

L'entrée en République aux Antilles se fait de manière bien plus chaotique qu'en Europe ; à plusieurs reprises la violence fait irruption surtout aux petites Antilles, pourtant épargnées par les révoltes serviles de grande ampleur. Il ne peut être question ici de retracer la complexe situation politique antillaise, mais de mesurer l'importance de la marine dans celle-ci. En effet, il convient de souligner que les unités navales sont un acteur à part entière du théâtre colonial ; la marine

---

<sup>74</sup> *Ibid.*, f° 41, lettre du Ministre de la Marine à Morard, 30 octobre 1792.

<sup>75</sup> Virginie MARTIN, « 5 - Diplomatie et République : gageure ou impasse ? », dans Michel BIARD, Philippe BOURDIN, Hervé LEUWERS, Pierre SERNA (dir.), 1792 *Entrer en République*, Paris, Armand Colin, 2013, p. 289-290.

\* En mer, le salut se fait par un certain nombre de coups de canon (à blanc).

<sup>76</sup> SHD-MV, BB4 12 f° 194 bis, « Mémoire pour servir d'instruction au citoyen Trincalléon », 20 décembre 1792.

<sup>77</sup> *Ibid.*, f° 79, lettre de Krohn au Ministre de la Marine, 4 décembre 1792.

<sup>78</sup> *Ibid.*

n'assure pas seulement les liaisons avec l'hexagone, mais influe sur les événements avec ses unités. Certains développements politiques découlent directement des choix d'attribution des renforts décidés à l'Hôtel de la Marine à Paris.

### *Les unités de la marine au cœur des troubles politiques antillais*

L'importance du théâtre antillais a été longtemps sous-estimée par les histoires navales de la Révolution française. Cela est vrai dans le domaine purement militaire, mais aussi dans les aspects politiques qui lui sont liés. En effet, le résultat des affrontements partisans de 1792 est la perte pour la France de l'essentiel des unités de la station des îles du Vent (c'est-à-dire les petites Antilles), dont un navire de ligne (le *Ferme*), du fait des opinions contre-révolutionnaires de leur chef, l'amiral Rivière. Cet événement traumatique éclaire notamment l'attitude des autorités révolutionnaires envers les officiers nobles par la suite.

Les unités de la station des Antilles, qui a pour centre Fort-Royal à la Martinique, se trouvent à l'été 1792 à la fois sous l'influence et actrices des tensions politiques. Selon des modalités quelque peu différentes, Martinique et Guadeloupe basculent durant l'été 1792 sous l'autorité des grands planteurs autonomistes, inquiets de l'évolution de la situation tant à Paris qu'à Saint-Domingue<sup>79</sup>. À la Martinique notamment, ils ont le soutien des libres de couleur, contre les petits blancs patriotes<sup>80</sup>. Ces derniers subissent une ferme répression, et la plupart s'échappent vers la Dominique britannique, où ont lieu les élections à la Convention<sup>81</sup>. La marine est impliquée dans ces processus, car le commandant Rivière est en contact étroit avec le gouverneur de Béhague ; ainsi au moment du départ de la frégate l'*Embuscade* : « Je profite de cette occasion pour y faire passer quatre-vingt hommes de mon équipage que monsieur de Béhague et moi sommes convenus de congédier pour m'assurer du reste<sup>82</sup>. » Il n'y a guère de doute sur la motivation politique de ce qui s'apparente à une expulsion de la colonie, car il manque déjà à la *Ferme*, à cette date, plus de la moitié de son équipage<sup>83</sup>. Il n'y a néanmoins pas d'unanimité contre-révolutionnaire à bord des unités de la marine, loin de là ; c'est ce que révèlent les documents qui traitent d'un conflit entre Duval, capitaine de la *Perdrix*, et d'autres officiers de la station, notamment Villevieille et Saint

---

<sup>79</sup> Bernard GAINOT, « Chapitre 5 - L'Empire éclaté (1792-1802) », dans *L'empire colonial français de Richelieu à Napoléon (1630-1810)*, Paris, Armand Colin, 2015, p. 137-138.

<sup>80</sup> Frédéric RÉGENT, « 4 - Devenir républicain aux Petites Antilles (Guadeloupe, Martinique) à travers l'exemple de l'élection des députés à la Convention », dans Michel BIARD *et al.*, *1792 Entrer en République*, *op. cit.*, p. 157-158.

<sup>81</sup> *Ibid.*, p. 153-154.

<sup>82</sup> SHD-MV, BB4 12 f° 19, lettre de Rivière au Ministre de la Marine, 17 juin 1792.

<sup>83</sup> *Ibid.*, f° 21, « État de situation d'équipage à l'époque du 13 juin 1792 ».



Gilles, de la *Didon*<sup>84</sup>. Lorsque cette dernière fait naufrage et que la *Perdrix* lui porte assistance, c'est l'irruption de la violence entre marins des deux bords, notamment après que le capitaine Duval a déposé à terre les naufragés plutôt que de les prendre à son bord, pour éviter « de rassembler à son bord deux équipages d'un esprit si différent<sup>85</sup> ». Il ne fait guère de doute que certaines unités soient devenues de tendance révolutionnaire ou non du fait de l'influence de leur capitaine ; une dynamique partisane favorisée par les rivalités entre navires et les épurations successives des équipages.

Le capitaine Duval part finalement avec la *Perdrix* en direction de la France le 3 octobre, désobéissant aux ordres de son supérieur direct Rivière<sup>86</sup>. En effet, entre-temps la situation politique est devenue insoutenable pour les partisans de l'ordre nouveau : à la suite d'une fausse nouvelle annonçant les événements du 10 août comme un triomphe du roi, Martinique et Guadeloupe basculent ouvertement, en septembre 1792, dans la contre-révolution. De ce fait, le 16 septembre, Fort-Royal refuse l'entrée d'un convoi de navires de transports mené par le capitaine Bruix, sur la frégate *Sémillante*, qui voulait y faire étape avant d'amener à leur poste à Saint-Domingue le nouveau gouverneur Donatien Marie Joseph Vimeur de Rochambeau (fils du vainqueur de Yorktown), ainsi que les envoyés en mission Polverel et Sonthonax<sup>87</sup>. Le 8 octobre, l'assemblée coloniale de la Martinique déclare sa loyauté au roi exclusivement<sup>88</sup>.

À Saint-Domingue, la situation est tout aussi tendue. Néanmoins, la peur des esclaves insurgés empêche les conflits entre blancs, dans un premier temps, de prendre les mêmes proportions qu'aux Îles du Vent. Rochambeau ainsi que la commission civile peuvent débarquer à la fin septembre, et entamer une politique d'affranchissement des libres de couleur, tout en combattant les insurgés<sup>89</sup>. Cette expédition constitue le dernier volet, politique, d'une série d'envois décidés par les milieux brissotins (en l'occurrence, à l'intérieur du pôle girondin, les députés particulièrement impliqués dans les questions coloniales) en réponse à la nouvelle de l'insurrection des esclaves à Saint-Domingue. Elle n'apporte donc qu'une frégate à la station navale du Cap-Français, qui a en effet déjà été renforcée durant tout le printemps et l'été 1792. Initialement composée pour l'essentiel des vaisseaux *Borée* et *Éole*, sous les ordres de Girardin, elle est d'abord complétée par le *Duguay-Trouin* et le *Jupiter*, le 24 mai 1792<sup>90</sup>. Le vaisseau *Amérique*

---

<sup>84</sup> *Ibid.*, f° 27 à 29, lettre à l'amiral Rivière du capitaine et des officiers de la *Didon*.

<sup>85</sup> *Ibid.*

<sup>86</sup> *Ibid.*, f° 40, lettre de Rivière au Ministre de la Marine, 20 octobre 1792.

<sup>87</sup> Elizabeth LÉO, « La République dans les Îles du Vent (déc. 1792-avril 1794) », *Annales historiques de la Révolution française*, n° 293-294, 1993, p. 383.

<sup>88</sup> Frédéric RÉGENT, « 4 - Devenir républicain aux Petites Antilles (Guadeloupe, Martinique) à travers l'exemple de l'élection des députés à la Convention », art. cit., p. 154.

<sup>89</sup> Bernard GAINOT, « Chapitre 5 - L'Empire éclaté (1792-1802) », dans *L'empire colonial français de Richelieu à Napoléon (1630-1810)*, op. cit., p. 137.

<sup>90</sup> SHD-MV, BB4 11 f° 39.

et la frégate *Astrée*, sous le commandement de Cambis, capitaine de cette dernière, partis le 22 juillet, constituent une seconde vague de renforts ; ils escortent aussi des vaisseaux marchands<sup>91</sup>.

L'escadre est en ébullition durant l'été ; Girardin a beau jeu d'attribuer ce point au *Duguay-Trouin* « qui venant de Brest a amené beaucoup de gens habitués au désordre et à l'impunité<sup>92</sup> ». En réalité, les tensions politiques locales ne manquent pas ; l'équipage du *Borée*, stationné à Port-au-Prince, refuse d'être employé par la municipalité de cette ville à des missions de police à St-Marc et Léogane et entre en insurrection<sup>93</sup>. Le *Duguay-Trouin* se mutine à son tour lorsque son équipage reçoit l'ordre de déléguer 30 de ses hommes pour renforcer le *Borée*. Le vaisseau est alors renvoyé en France par l'amiral Girardin à la fin juillet, à la grande fureur de son capitaine, Trogoff, qui a des intérêts dans l'île<sup>94</sup>. Il faut noter, encore et toujours, l'absence de répression violente. Le navire parvient à Brest juste à temps pour participer à l'expédition de Landais vers la Méditerranée ; néanmoins son départ constitue un premier affaiblissement de la station de Saint-Domingue, d'autant que le *Borée* est à son tour renvoyé, le 3 août, dans le cadre d'une mission d'escorte de convoi, ce qui est un motif plus classique<sup>95</sup>. L'arrivée du nouveau gouverneur ainsi que de Polverel et Sonthonax, si elle ne règle pas tous les problèmes, place Saint-Domingue sur une trajectoire différente de celle des Îles du Vent : l'heure n'est pas à la rébellion ouverte. Néanmoins, les tensions entre la marine et la commission civile ne tardent pas à augmenter, ce qui a des conséquences dramatiques par la suite. En particulier, Girardin est démis de ses fonctions et renvoyé en France le 15 décembre 1792<sup>96</sup>.

À Paris et à Brest, au moment de l'entrée en République, les différentes autorités prennent conscience rapidement que la situation aux Antilles semble potentiellement explosive. Dès le 28 septembre, Monge et Le Brun, ministre des Affaires Étrangères, rédigent un rapport au Conseil exécutif qui insiste sur la nécessité de changer les officiers de la station des petites Antilles, notamment Rivière, accusés de « sentiments de haine pour la Révolution<sup>97</sup> ». La gravité de la situation est bien saisie par le rapport : « On ne cachera point au conseil que cette mesure pourra souffrir quelques difficultés dans son exécution ; s'il est vrai, comme on est fondé à le croire, que les uns ne veuillent remettre leur frégate qu'à un roi sur le trône, que d'autres aient fait de leur

---

<sup>91</sup> *Ibid.*, f°68-69, lettre de Cambis au Ministre de la Marine, 22 juillet 1792.

<sup>92</sup> *Ibid.*, f° 11, lettre de Girardin au Ministre de la Marine, 15 juin 1792.

<sup>93</sup> *Ibid.*, f°12.

<sup>94</sup> *Ibid.*, f°50, lettre de Trogoff au Ministre de la Marine, 1<sup>er</sup> août 1792. Cette frustration peut peut-être se relier aux événements de Toulon en 1793, où Trogoff commande la marine.

<sup>95</sup> *Ibid.*, f°31, lettre de Grimouard au Ministre de la Marine, 26 septembre 1792. Sa lettre est datée de son arrivée à Brest.

<sup>96</sup> *Ibid.*, f°3.

<sup>97</sup> SHD-MV, BB4 12 f°05, « Rapport au Conseil Executif provisoire de la République française », 28 septembre 1792.

vaisseau un second Coblentz<sup>98</sup>. » Il est décidé d'une expédition pour ce théâtre, autour du vaisseau le *Républicain* de 110 canons (l'ancien *Royal Louis*). Le choix d'un trois-ponts, exceptionnel pour un envoi aux colonies, est certainement lié à la nécessité de la supériorité sur le *Ferme*. En somme, dès septembre 1792, on s'attend à Paris à devoir recourir à la force.

Ce projet d'expédition court durant tout l'automne et une partie de l'hiver, jusqu'en février 1793, date de son annulation<sup>99</sup>. L'exécution de l'armement semble avoir été lente et laborieuse, et sans doute perturbée par l'évolution rapide des événements, en Europe comme aux Antilles<sup>100</sup>. Il faut attendre le 31 octobre pour que le projet apparaisse à nouveau dans la documentation ; l'escadre en préparation est confiée à Morard de Galles, et elle doit comprendre deux frégates en sus du *Républicain*<sup>101</sup>. Néanmoins, les événements s'accélérent dans les jours qui suivent, quand Duval, commandant de la *Perdrix*, arrive en France et prévient le ministre de la gravité de la situation à la Martinique ; il fait aussi une arrivée remarquée dans l'enceinte de la Convention le 8 novembre<sup>102</sup>. En conséquence, le Conseil exécutif renforce et dédouble l'expédition ; Morard doit se rendre à Saint Domingue sur la frégate *Capricieuse* pour y commander en chef, tandis que la partie originale de l'expédition est confiée à Duval lui-même<sup>103</sup>. La fidélité politique de ce dernier se voit amplement récompensée, puisqu'il passe sans transition du commandement d'une corvette à celui d'un trois-ponts. Néanmoins, au 31 décembre 1792, il n'est toujours pas parti, car l'ajout de 4 800 hommes des troupes de terre à l'expédition (du fait de la possibilité de devoir reprendre les îles de force) engendre des délais considérables<sup>104</sup>. Du fait de cette lenteur, que Duval attribue aussi aux tensions parmi les officiers et les équipages (« nous-mêmes les marins, nous avons si peu d'accord que nous sommes aussi des machines désorganisatrices<sup>105</sup> »), toutes ces préparations n'ont pas d'impact sur la situation aux petites Antilles. C'est un seul officier et une frégate partie en éclaireur, Lacrosse sur la *Félicité*, qui font rentrer la Guadeloupe et la Martinique dans le giron républicain.

---

<sup>98</sup> *Ibid.* Coblentz est la ville où se concentre une bonne partie des émigrés.

<sup>99</sup> Voir *infra* chapitre suivant.

<sup>100</sup> SHD-MV, BB4 8 f° 103, lettre de Duval au Ministre de la Marine, 28 décembre 1792.

<sup>101</sup> RACSP, tome 1, p. 214-215.

<sup>102</sup> SHD-MV, BB4 12 f° 104, lettre de Monge à Lacrosse, 9 novembre 1792. *Journal des hommes libres de tous les pays, ou le Républicain*, n°8, 9 novembre 1792, p. 2.

<sup>103</sup> SHD-MV, BB4 8 f° 62, lettre de Morard de Galles au Ministre de la Marine, 21 novembre 1792.

<sup>104</sup> SHD-MV, BB4 23 f° 53, rapport de la 1<sup>ère</sup> division mouvement de l'armée navale, 25 février 1793.

<sup>105</sup> SHD-MV, BB4 8 f° 104, lettre de Duval au Ministre de la Marine, 28 décembre 1792.

Par une série de manœuvres militaires et politiques habiles, Lacrosse parvient à chasser les royalistes des îles du Vent à la fin de l'année 1792. Ce succès, à tout le moins, démontre la capacité de Monge à choisir des officiers de qualité pour certaines missions critiques. Lacrosse a de plus un parcours des plus classiques : il est issu des gardes de la marine<sup>106</sup>. Sa carrière postérieure est en revanche affectée en profondeur par la réussite de sa mission, puisqu'il est en 1796, à 36 ans, un des plus jeunes contre-amiraux de la Révolution<sup>107</sup>.

Il quitte Brest le 24 octobre, sans avoir conscience de la gravité de la crise que connaît la Martinique<sup>108</sup>. Il est néanmoins muni d'un certain nombre d'armes de nature politique : écrits patriotiques, et surtout l'annonce des succès républicains, c'est-à-dire le reflux des Prussiens hors du territoire français suite notamment à l'affrontement de Valmy<sup>109</sup>. Lacrosse parvient devant la Martinique le 1<sup>er</sup> décembre, et prend conscience de l'enracinement des royalistes sur place<sup>110</sup>. Sans se décourager, celui-ci se rend alors à Sainte-Lucie, île farouchement républicaine. De là, il parvient à faire parvenir une propagande intense dans les autres îles, et à détacher les libres de couleur des grands planteurs royalistes<sup>111</sup>. Ce groupe pivot avait déjà montré plusieurs signes d'exaspération à l'encontre de ses alliés de circonstance<sup>112</sup>. Il n'est néanmoins jamais question d'abolition de l'esclavage. Si ces événements sont connus, il importe de souligner leur importante dimension navale et militaire, souvent passée sous silence. En effet, l'attention de Lacrosse se porte en priorité sur les questions de maîtrise des communications et de l'espace marin ; dès sa première lettre de compte rendu, il affirme « si j'avais un vaisseau je ferais ici la loi sur mer<sup>113</sup> ». Le navire de ligne le *Ferme* est donc au cœur des débats ; Lacrosse inclut ainsi, dans les questions que les hommes susceptibles de descendre à terre à la Martinique doivent poser, les demandes suivantes : « Dans quel état est le vaisseau la ferme ? Son équipage est-il composé de blancs ou de noirs ? Les canons sont-ils à bord ? Comment est armé ce vaisseau<sup>114</sup> ? ». Le rapport de force naval est donc suivi précisément. Le 29 décembre, les Républicains s'emparent d'une goélette royaliste, à la faveur d'un

---

<sup>106</sup> Voir Annexe n°4.

<sup>107</sup> Voir Annexe n°4.

<sup>108</sup> Niklas FRYKMAN, *The Bloody Flag: Mutiny in the Age of Atlantic Revolution*, op. cit., p. 108.

<sup>109</sup> SHD-MV, BB4 12 f°113, lettre de Lacrosse au Ministre de la Marine, 24 octobre 1792, et f°116-123, « Précis des nouvelles de la Convention nationale et du succès des armes de la République française... ».

<sup>110</sup> *Ibid.*, f°114, lettre de Lacrosse au Ministre de la Marine, 8 décembre 1792.

<sup>111</sup> Niklas FRYKMAN, *The Bloody Flag: Mutiny in the Age of Atlantic Revolution*, op. cit., p. 108.

<sup>112</sup> Frédéric RÉGENT, « 4 - Devenir républicain aux Petites Antilles (Guadeloupe, Martinique) à travers l'exemple de l'élection des députés à la Convention », art. cit., p. 158.

<sup>113</sup> SHD-MV, BB4 12 f°114, lettre de Lacrosse au Ministre de la Marine, 24 octobre 1792.

<sup>114</sup> *Ibid.*, f° 126, « Renseignements à prendre par l'officier qui ira à terre ».

coup de main effectué par 66 hommes, de nuit, à partir d'un navire très léger<sup>115</sup>. Parmi ceux-ci, on compte un tiers de « marins de Ste Lucie, ceux connus sous le nom de flibustier » ; le mode opératoire comme le personnel concerné situe l'action dans un registre spécifiquement antillais, que l'on retrouve abondamment par la suite<sup>116</sup>. Les « flibustiers », probablement noirs, s'illustrent notamment dans le conflit révolutionnaire comme corsaires.

La pression politique et militaire (Lacrosse insiste sur l'arrivée qu'il croit prochaine du *Républicain* et de ses unités d'accompagnement) s'avère rapidement trop forte pour les royalistes retranchés à la Martinique. Le 9 janvier, quelques jours après le ralliement de l'assemblée coloniale à la République, l'escadre royaliste composée du *Ferme*, de la frégate *Calypso*, de la corvette *Maréchal de Castries* et d'une flûte quitte Fort-Royal et se rend à la Trinité, territoire espagnol<sup>117</sup>. Elle emporte avec elle familles et esclaves domestiques, ce qui ne va pas sans perturber l'équilibre politique de l'île. Malgré les demandes de Rochambeau, l'Espagne refuse de retourner les unités concernées, notamment le *Ferme*, qui poursuit sa route par la suite jusqu'à Cuba<sup>118</sup>. La ligne de bataille française, déjà modeste, enregistre donc une première perte définitive du fait de la Contre-Révolution.

Les marins français sur l'escadre semblent avoir penché dans leur quasi-totalité vers le camp républicain. Ceux-ci ne constituent pourtant pas un groupe homogène, et le rôle d'entraînement des officiers royalistes s'avère fréquemment important. Malgré cela, Rivière semble avoir eu le plus grand mal à maîtriser son équipage, en dépit de plusieurs épurations déjà évoquées. Le conseil de guerre tenu le 17 octobre 1792 en témoigne, puisqu'il fait fusiller un marin, fouetter et marquer au fer rouge deux autres, et cinq de plus sont condamnés à « courir la bouline\* quatre fois consécutives », pour s'être rebellés contre le roi et leurs officiers<sup>119</sup>. Le traitement de ce type d'incident se démarque du modèle républicain de mutinerie. Il en va de même sur le *Maréchal de Castries*, où les matelots manquent de massacrer leurs officiers ; là encore, trois meneurs sont exécutés. De plus, les marins libres de couleur de l'équipage (ceux dont justement Lacrosse s'enquiert) se détachent des officiers comme le reste de leur groupe. Ces divers points sont confirmés par Rivière lui-même dans son journal, rédigé en juin 1793 et conservé dans les archives

---

<sup>115</sup> *Ibid.*, f° 137-138, procès-verbal de l'expédition.

<sup>116</sup> Voir *infra* chapitre sept, 3.

<sup>117</sup> Frédéric SPILLEMAEKER, « Quand les cocardes étaient marronnes : La Trinité espagnole en révolution », *Monde(s)*, vol. 12, n°2, 2017, p. 229-230.

<sup>118</sup> *Ibid.*, p. 230.

\* Il s'agit d'une punition impliquant tout l'équipage, qui consiste à faire passer le condamné entre deux haies de matelots qui le frappent avec des garcettes.

<sup>119</sup> SHD-MV, BB4 12 f° 47, « Jugement rendu à bord du conseil de guerre du vaisseau *La Ferme* », 17 octobre 1792.

espagnoles<sup>120</sup>. Dès septembre 1792, il ne peut plus compter sur les matelots et doit embarquer des militaires et des particuliers. Il relève aussi le changement « total » des libres de couleur quand ils apprennent que l'égalité des droits leur a été reconnue dans les zones républicaines<sup>121</sup>. En somme, à la date de janvier 1793, Rivière ne dispose plus d'aucun soutien chez les équipages et doit faire manœuvrer son navire sous la menace de ses pistolets<sup>122</sup>.

La situation n'est pas pour autant brillante au sein des unités républicaines. En effet, après l'acceptation du nouveau régime à la Martinique, l'état de grâce est de courte durée. Les conflits entre petits blancs, libres de couleur et grands planteurs recyclés derrière un vernis républicain reprennent rapidement, au grand désespoir de l'équipage de Lacrosse<sup>123</sup>. En octobre 1793, à l'issue d'une croisière contre le commerce britannique au vent de la Barbade, les marins se mutinent et forcent Lacrosse à faire route vers la France. Réalisée sans violence et dans le respect des officiers, cette insurrection s'inscrit pleinement dans le modèle républicain des mutineries. Le document rédigé par l'équipage motive sa volonté de retour par le refus de choisir entre les factions coloniales, et témoigne d'une remarquable culture politique républicaine :

Ces divers partis s'observent depuis quelques temps, n'attendent qu'une occasion favorable pour éclater. Au moment où nous parlons, peut-être l'explosion a-t-elle lieu. Dans cette circonstance [...] quel parti voulez-vous que nous prenions ? Celui des blancs, mais les gens de couleur ne sont-ils pas nos frères, n'avons-nous pas juré de périr en leur assurant leurs droits. D'un autre côté nous déclarer en faveur des nouveaux citoyens, [...] c'est porter les armes contre ces mêmes patriotes qui ont lutté avec tant d'opiniâtreté contre les Béhague, les Rivières, les Malveaux<sup>124</sup>.

Sans doute Lacrosse n'a-t-il pas résisté trop fermement à ce refus d'obéissance qui l'arrangeait par bien des aspects. Soucieux probablement de récolter les fruits de ses succès, il avait en effet réclamé son retour en France et le commandement d'un vaisseau au moment de l'entrée en guerre contre l'Angleterre<sup>125</sup>. Celle-ci a en effet un impact profond sur l'espace colonial ; néanmoins, sa genèse se joue avant tout en Europe. Dans le domaine maritime, les tensions s'accroissent dès les premiers mois qui suivent l'entrée en République, à l'automne 1792.

---

<sup>120</sup> Charles-Joseph MASCARÈNE de RIVIÈRE, *Suite de l'extrait de mon journal* reproduit dans Jean LOZACH, « Aux Antilles sous la Révolution, marins français au service de l'Espagne », *Notes d'histoire coloniale*, n°97, extrait des *Annales des Antilles*, 1966, 50 p.

<sup>121</sup> *Ibid.*, p. 23.

<sup>122</sup> Niklas FRYKMAN, *The Bloody Flag: Mutiny in the Age of Atlantic Revolution*, *op. cit.*, p. 109-110.

<sup>123</sup> *Ibid.*, p. 110.

<sup>124</sup> SHD-MV, BB4 23 f°80-81, « Procès-verbal fait par l'équipage de la frégate la félicité ».

<sup>125</sup> *Ibid.*, f°72.

### 3. Liberté de navigation et liberté des peuples : les enjeux de la montée des tensions à l'automne 1792.

La guerre déclarée au printemps 1792 est très largement terrestre ; néanmoins, certains théâtres ont des prolongements maritimes. C'est le cas en Méditerranée, mais aussi dans un autre espace particulièrement sensible dans ce domaine, la mer du Nord. En effet, les progrès de l'armée française amènent les troupes à la frontière des Pays-Bas autrichiens, et même au-delà, après le succès de Jemmapes le 6 novembre 1792. En conséquence, la marine française commence à être sollicitée dans ces eaux, à très faible distance de l'Angleterre et des Provinces-Unies, encore en paix avec la France à cette date. C'est encore une question de navigation qui enclenche une brusque montée des tensions diplomatiques dans la zone ; avec les débats sur la liberté de circulation sur l'Escaut.

#### *Le « nœud » de l'Escaut*

La navigation sur l'Escaut est interdite depuis le traité de Münster du 30 janvier 1648, à l'initiative des Provinces-Unies, et la Grande-Bretagne se porte garante de cette interdiction depuis 1788. Il s'agit à la fois d'affaiblir Anvers au profit des ports de Hollande et de neutraliser un espace à proximité immédiate des côtes anglaises. Cette situation génère, évidemment, des tensions et des frustrations dans les Pays-Bas autrichiens. La dernière tentative infructueuse pour s'affranchir de ces restrictions à la navigation est le fait de l'Autriche, avec la guerre de la marmite de 1784<sup>126</sup>. L'empereur Joseph II tente d'affirmer ses droits sur l'Escaut en faisant descendre le fleuve par quelques navires, mais finit par reculer. En 1792, les choses se passent bien différemment : « La jeune et turbulente République tranche d'un seul coup le nœud que les faibles mains de Joseph II avaient refusé de défaire<sup>127</sup>. » En effet, la Convention décrète le 16 novembre la liberté de navigation sur l'Escaut<sup>128</sup>. Le droit naturel des peuples riverains à user de leurs voies navigables est convoqué. D'autres motifs de cette décision affleurent dans les sources ; tout d'abord, satisfaire les

---

<sup>126</sup> François ANTOINE, « De retranchement à rapprochement. Les enjeux mêlés des travaux de canalisation en Flandre zélandaise à l'époque impériale », dans François ANTOINE, Jean-Pierre JESSENNE, Annie JOURDAN, Hervé LEUWERS, *L'empire napoléonien, une expérience européenne ?*, Paris, Armand Colin, 2014, p. 133.

<sup>127</sup> « *The boisterous young republic cutting at one blow the knot which had refused to be untied by the weak hands of Joseph II* » (Alfred T. MAHAN, *The Influence of Sea Power Upon the French Revolution and Empire: 1793-1812*, volume 1, op. cit., p. 34).

<sup>128</sup> AP, vol. LIII, p. 512.

Belges en voie d'annexion en offrant de nouvelles opportunités économiques à la ville d'Anvers ; mais aussi utiliser les voies navigables de l'Escaut et de la Meuse comme autant de lignes de ravitaillement pour les armées<sup>129</sup>. En effet, c'est Dumouriez qui semble être derrière cette décision. Celui-ci décide de manière presque autonome de la diplomatie française dans le nord à l'automne 1792<sup>130</sup>.

C'est notamment lui qui est à l'initiative de l'envoi d'une escadre française sur les bouches de l'Escaut, avant même le vote de la Convention et l'ordre au ministre de la Marine de concourir à la liberté de navigation sur l'Escaut<sup>131</sup>. Quelques jours avant le vote, dans la nuit du 13 au 14 novembre, Dumouriez requiert la division du lieutenant Moulton, stationnée à Dunkerque avec notamment la frégate *Ariel*, pour une mission d'interception des convois destinés à remonter l'Escaut ; annulant au passage sa mission antérieure, se rendre au Havre<sup>132</sup>. Ces instructions sont complétées par la suite par un ordre de remonter l'Escaut lui-même, le 21 novembre ; la teneur de ces consignes mérite d'être citée en détail :

Lieutenant, dès que les vents vous le permettront, vous vous rendrez le plus promptement possible à l'embouchure de l'Escaut [...] si on emploie la violence pour vous empêcher d'entrer, vous ferez une protestation par écrit, [...] en cas de refus et d'obstacles insurmontables, car un simple refus ne doit pas vous arrêter, si on ne vous oppose pas des forces bien supérieure aux vôtres [...] Vous arrêterez tous les bâtiments qui sortiront ou entreront à Anvers parce que cette place est en état de siège. Vous les visiterez tous de quelques nations qu'il soit, et vous prendrez toutes les munitions de guerre qu'ils auront à bord excepté le cas où le bâtiment serait anglais, auquel cas, pour ne pas manquer aux traités que nous avons avec l'Angleterre vous feriez mouiller ledit bâtiment anglais en arrière de votre escadre<sup>133</sup>.

Clairement, il s'agit là d'un acte hostile envers les Provinces-Unies, qui empêchent la navigation sur le fleuve par des forteresses, les mêmes qui ont arrêté les navires envoyés par Joseph II en 1784. Dumouriez ordonne explicitement de passer outre ces défenses, et a donc bien conscience des conséquences diplomatiques possibles de ses actes. Sans doute dans un reste de considération pour les préventions de Brissot, les consignes de Dumouriez ménagent autant que possible la puissance britannique. On se situe néanmoins clairement dans le cadre des trajectoires divergentes entre les deux hommes à l'automne 1792, Brissot ne souhaitant pas la guerre avec la Grande-Bretagne, alliée des Provinces-Unies<sup>134</sup>. À tout le moins, Dumouriez semble avoir

---

<sup>129</sup> *Ibid.*, article 4.

<sup>130</sup> Virginie MARTIN, *La diplomatie en Révolution : structures, agents, pratiques et renseignements diplomatiques, volume II, op. cit.*, p. 46. Sur l'impact considérable de la décision de libérer la navigation de l'Escaut en Grande-Bretagne et en Irlande, voir Matthieu FERRADOU, « *Aux États-Unis de France et d'Irlande* » : *circulations révolutionnaires entre France et Irlande à l'époque de la République atlantique*, Thèse de doctorat sous la direction de Pierre SERNA, Paris 1, 2019, p. 226-228.

<sup>131</sup> RACSP, tome 1, p. 250, 19 novembre 1792.

<sup>132</sup> SHD-MV, BB4 8 f° 141, lettre de Moulton au Ministre de la Marine, 14 novembre 1792.

<sup>133</sup> *Ibid.*, f° 115, ordres de Dumouriez à Moulton, 21 novembre 1792.

<sup>134</sup> Virginie MARTIN, « La genèse des déclarations de guerre à l'Espagne : le décret du 19 novembre 1792 ou le deuil du cosmopolitisme », [à paraître].



raisonné à l'échelle du théâtre, en subordonnant la diplomatie générale de la République aux réalités opérationnelles locales du siège d'Anvers et de la campagne de Belgique.

Ces consignes sont appliquées avec zèle par le commandant Moulton. Celui-ci n'est en effet pas n'importe quel officier : il s'agit d'un Américain ayant combattu pendant la guerre d'Indépendance et très fervent révolutionnaire<sup>135</sup>. Il est employé pour son sens marin et sa sûreté politique, bien qu'il ne parle qu'à peine le français<sup>136</sup>. Il n'est pas le seul officier étranger ayant reçu de l'emploi dans la marine républicaine, notamment dans l'espace de la mer du Nord. D'autres officiers importants de la période, comme Muskeyn ou Van Dongen, sont étrangers ; ce dernier s'est réfugié en France à l'issue de la répression du mouvement révolutionnaire batave en 1787<sup>137</sup>. Privé d'une bonne partie des officiers français, la République a sans surprise recours à une gamme de talents issus des révolutions atlantiques. Avant tout marquée par le fait national en raison du recrutement de ses équipages, la marine républicaine n'est pas dénuée d'une dimension cosmopolite que l'on retrouve dans d'autres aspects de la Révolution française<sup>138</sup>.

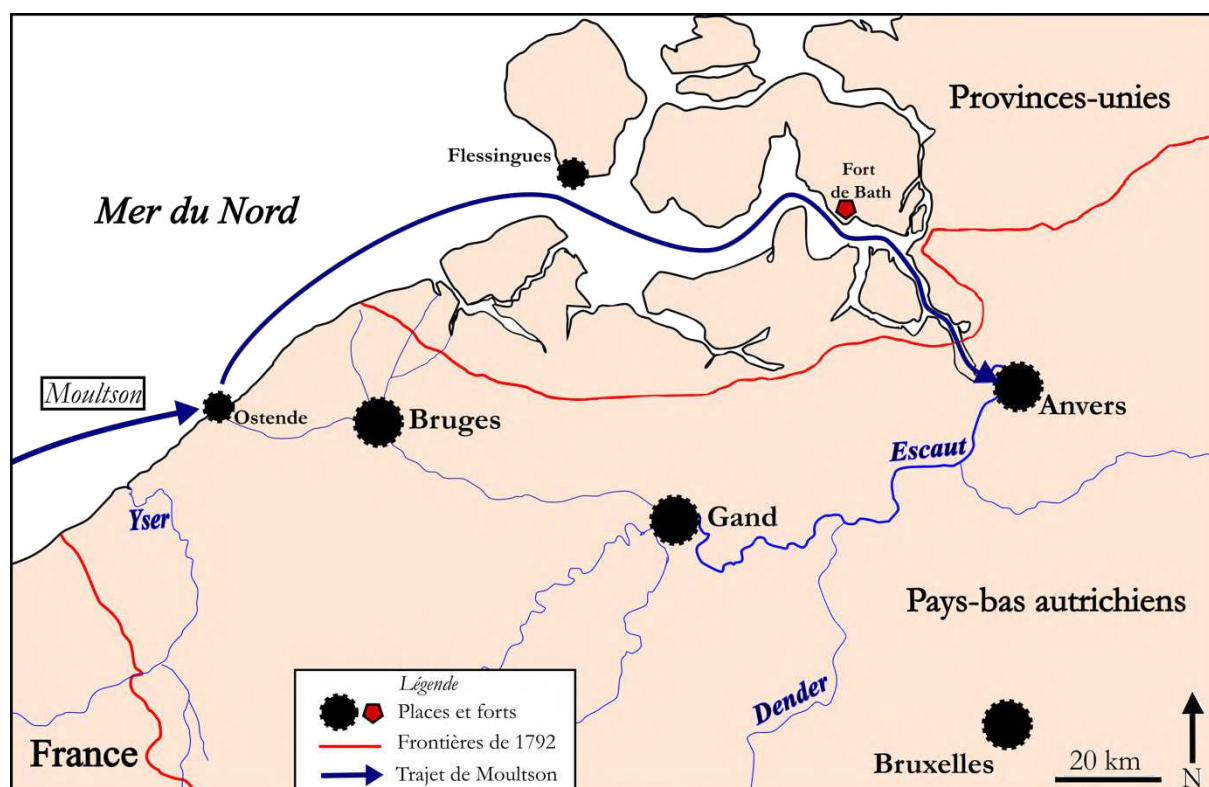


Schéma n°1 : L'expédition de Moulton sur l'Escaut, novembre/décembre 1792<sup>139</sup>

<sup>135</sup> SHD-MV, BB4 8 f°136, lettre de Moulton au Ministre de la Marine, 14 novembre 1792.

<sup>136</sup> AP, vol. LIII, p. 102-103, 17 décembre 1792.

<sup>137</sup> SHD-MV, BB4 24 f°156-157, lettre de Van Dongen au Ministre de la Marine, 7 mars 1793.

<sup>138</sup> Anthony DI LORENZO, Mathieu FERRADOU, « The Early "Republic of France" as a Cosmopolitan Moment », *La Révolution française* [En ligne], n°22, 2022, mis en ligne le 20 janvier 2022, consulté le 09 novembre 2022. URL : <http://journals.openedition.org/lrf/6311>.

<sup>139</sup> SHD-MV, BB4 8, dossier de l'*Ariel*. Merci à Antoine Breyse pour ce fond de carte.

Du fait de son profil, il n'est pas étonnant que Moulton ait donné une tonalité politique à ses opérations. Arrivé le 17 novembre à Ostende, et bien accueilli par la population, il adresse à la Convention un rapport dans le plus pur style patriotique, insistant sur l'enthousiasme des Belges<sup>140</sup>. Parvenu à Flessingues le 28 novembre, il reçoit l'autorisation du commandant néerlandais d'entrer dans l'Escaut mais échoue une de ses unités dans l'embouchure<sup>141</sup>. Ce n'est finalement que le 8 décembre qu'il arrive à Anvers ; à cette date, le siège est terminé depuis plus d'une semaine. Néanmoins, la mission diplomatique est remplie, et c'est la plus importante. Moulton lui-même le révèle lorsqu'il raconte les entraves à sa navigation mises par les militaires néerlandais, par le refus de pilotes notamment : « Je regarde les agents du pouvoir stadouderiens comme des ennemis cachés et timides de notre patrie<sup>142</sup>. » Néanmoins, le fort néerlandais de Bath laisse aussi passer les unités françaises, ce que Moulton attribue à la présence très proche de l'armée française.

Action plus diplomatique que militaire, c'est dans ce même champ que l'arrivée de Moulton entraîne des conséquences. La libre navigation sur l'Escaut, décidée par la Convention et mise en pratique dans la foulée par l'escadre républicaine, engendre de très fort remous à l'échelle de l'Europe. La Grande-Bretagne exprime clairement son irritation, ce dont la correspondance du ministre Lebrun témoigne<sup>143</sup>. La presse française elle-même, dans les mois qui suivent, rapporte le mécontentement aux Provinces-Unies dans ses rubriques sur les nouvelles de Hollande : « La liberté de navigation de l'Escaut a un peu refroidi les partisans de la Révolution française<sup>144</sup>. » Les conséquences de cette décision semblent avoir été contestées rapidement parmi les milieux girondins eux-mêmes. À la séance du Comité de défense générale du 11 janvier 1793, alors que la tension internationale est montée de plusieurs crans, « une discussion s'élève contre l'ouverture de l'Escaut et les ministres qui l'ont autorisée<sup>145</sup> ».

L'épilogue provisoire de la présence française sur l'Escaut se déroule seulement quelques mois plus tard, au printemps 1793. La défaite de Neerwinden le 18 mars met l'escadre de Moulton dans une situation impossible ; dès le 25 mars, le Conseil Exécutif lui ordonne d'évacuer l'Escaut sur le champ<sup>146</sup>. Mais le 21 mars, Moulton rapporte déjà que l'embouchure du fleuve se trouve

---

<sup>140</sup> AP, vol. LIII, p. 551-552, 22 novembre 1792.

<sup>141</sup> SHD-MV, BB4 8 f° 153, lettre de Moulton au Ministre de la Marine, 3 décembre 1792.

<sup>142</sup> *Ibid.*

<sup>143</sup> Ministère des Affaires Étrangères, correspondance politique / Angleterre, 584, décembre 1792, f° 19, Mémoire de Maret sur sa conférence avec M. William Smit et M. Pitt, Londres, 2 décembre 1792 ; f° 183, demande d'abrogation du décret adressée par l'ambassade de France à Lebrun, 16 décembre 1792. Merci à Virginie Martin pour ces références.

<sup>144</sup> *Journal des hommes libres de tous les pays, ou le Républicain*, n° 59, 30 décembre 1792, p. 2.

<sup>145</sup> RACSP, tome 1, p. 451.

<sup>146</sup> SHD-MV, BB4 14 f° 207, lettre du Ministre de la Marine à Moulton, 25 mars 1793.

bloquée par « 80 bâtiments » coalisés<sup>147</sup> ! Le commandant tente alors de sauver son escadre en remontant l'Escaut, avec l'espoir d'emprunter les canaux en direction du sud. Mais l'*Ariel* s'échoue et doit être incendiée, ce qui marque le terme de la présence française sur le fleuve jusqu'en 1795<sup>148</sup>.

La question de l'Escaut n'est néanmoins pas seule responsable de la crise diplomatique en cours. Le fameux décret du 19 novembre 1792 promettant l'aide de la France aux peuples souhaitant recouvrer leur liberté provoque notamment des réactions hostiles dans les chancelleries de l'Europe, malgré les efforts immédiats de Lebrun pour minimiser sa portée. Ces tensions mettent la marine française sur le devant de la scène durant l'automne et l'hiver 1792/1793, en contradiction avec l'image traditionnelle d'assemblées révolutionnaires sourdes et aveugles au fait maritime.

### *La marine à l'ordre du jour*

C'est d'abord le poids politique de certains conventionnels qui permet à la marine de prendre sa place à la tribune et dans le débat public. Kersaint, dès les premiers mois de la Convention, demande et obtient la création d'un Comité de marine, arguant que « de grands événements se préparent sur terre et sur mer pour le printemps prochain<sup>149</sup> ». Les développements récents, comme la rébellion de Rivière aux Antilles sont le sujet d'adresses régulières à la Convention ; par exemple de la part des artilleurs de la marine du port de Brest venus témoigner de leur loyauté et prendre la Convention à témoin du « serment que nous faisons tous de venger l'outrage fait en Amérique, au pavillon de la liberté<sup>150</sup> ». Le procès du roi lui-même, qui occupe l'essentiel du temps parlementaire durant l'hiver, n'est pas exempt non plus de considérations maritimes. Parmi les chefs d'accusations retenus contre le souverain, on ne compte en effet rien de moins que l'anéantissement de la marine, comme l'exprime Manuel : « Vous avez détruit notre marine. Une foule d'officiers de ce corps étaient émigrés ; à peine en restait-il pour faire le service des ports : cependant Bertrand [de Molleville] accordait toujours des passeports ; et lorsque le Corps législatif vous exposa, le 9 mars, sa conduite coupable, vous répondîtes que vous étiez satisfait de ses services<sup>151</sup>. » Cette accusation d'encouragement de l'émigration est niée fermement par Louis XVI.

---

<sup>147</sup> *Ibid.*, f° 230, lettre de Moulton au Ministre de la Marine, 21 mars 1793.

<sup>148</sup> *Ibid.*, f° 233, lettre de Moulton au Ministre de la Marine du 4 avril 1793.

<sup>149</sup> Olivier ARANDA, « Les comités de marine de la Législative et de la Convention, au cœur des rapports entre pouvoir exécutif et législatif », art. cit., p. 15.

<sup>150</sup> AP, vol. LV, p. 369.

<sup>151</sup> *Ibid.*, p. 5, 11 décembre 1792.

Les opérations navales elles-mêmes pénètrent aussi dans la Convention. Le 3 novembre 1792, le député du Tarn et membre du Comité de marine Daubermesnil reçoit en pleine séance la nouvelle de la mort de son fils sur la flotte de la Méditerranée<sup>152</sup>. Cette perte, qui est le résultat des tirs subis par un parlementaire français devant Oneille, n'est pas la seule essuyée par la flotte de Toulon<sup>153</sup>. Envoyés débarquer un corps expéditionnaire en Sardaigne, quatre vaisseaux commandés par Truguet subissent une tempête durant la traversée vers la Corse ; à l'arrivée à Ajaccio, le 15 décembre 1792, le *Vengeur*, amené de Brest à Toulon par Latouche-Tréville, s'échoue définitivement<sup>154</sup>. Le 16 février 1793, dans le cadre du débarquement raté devant Cagliari, c'est au tour du *Léopard* de toucher et d'être perdu en faisant naufrage sur la plage de Scaffa<sup>155</sup>. Il est permis de douter de la pertinence d'une telle expédition amphibie, qui a lieu en hiver avec les difficultés de navigation qui en découlent. Truguet explique néanmoins la perte du *Léopard* par le fait qu'il ait trop serré les batteries de la ville, ce qui inaugure le rapport ambigu de la marine républicaine à l'agressivité au combat, valorisée en théorie mais peu appliquée dans les faits<sup>156</sup>.

La perte de deux vaisseaux supplémentaires réduit la ligne de bataille française à 65 vaisseaux au moment où les hostilités avec les grandes puissances navales commencent. Cette rupture avait été anticipée par certains individus, qui rédigent dès décembre des plans de campagne dans l'hypothèse d'un affrontement avec la Grande-Bretagne, mais aussi l'Espagne ou encore les Provinces-unies. Il est remarquable qu'à la différence des commentateurs postérieurs, ces plans n'envisagent pas de recherche de la bataille, du fait de l'infériorité numérique française. Un document rédigé début décembre 1792, probablement en lien avec la 1<sup>ère</sup> division de la Marine, est à ce titre significatif<sup>157</sup>. Après avoir évalué les armements britanniques et espagnols, l'auteur propose la stratégie suivante : « On pense quant à la manière de leur résister que nous serions inférieur à l'Espagne et l'Angleterre réunis. Mais que le grand moyen d'une descente de 50 000 bonnets de la liberté en Angleterre pourrait bien arrêter tous leurs projets<sup>158</sup>. » Il est probable que Monge lui-même en soit l'auteur : on retrouve la même expression dans une lettre adressée à tous les clubs jacobins des villes maritimes, le 31 décembre 1792 ; dans le cas d'une guerre, affirme le Ministre de la Marine, « nous ferons une descente dans cette île, nous y lancerons 50 000 bonnets de la liberté<sup>159</sup>. » Quelques jours plus tôt, le 28 décembre, les bureaux de la Marine analysent un

<sup>152</sup> AP, vol. LIII, p. 129.

<sup>153</sup> Sur les relations de la France avec cette enclave, voir Paolo CONTE, « Le Commissariat d'Oneille : au-delà de Buonarroti (1794-1796) », *Annales historiques de la Révolution française*, n° 388, 2017/2, p. 75-106.

<sup>154</sup> Éloi PÉROU, *Expédition de Sardaigne : le lieutenant-colonel Bonaparte à la Maddalena (1792-1793)*, Paris, Charles-Lavauzelle, 1912, p. 53.

<sup>155</sup> *Ibid.*, p. 98.

<sup>156</sup> *Journal des débats et des décrets*, n° 175, 12 mars 1793, p. 1.

<sup>157</sup> SHD-MV, BB4 8 f° 13, « service général ».

<sup>158</sup> *Ibid.*

<sup>159</sup> AP, vol. LVII, p. 423-424.

mémoire du capitaine Larcher qui propose un « système de défense qu'il regarde comme le meilleur et le plus analogue aux moyens respectifs des deux puissances<sup>160</sup> ». Il s'agit à l'évidence d'une stratégie indirecte, car il en résulte « que nous ne devons pas perdre un moment pour mettre en commission et ordonner l'armement de toutes les frégates et autres bâtiments légers dont il sera possible de disposer, et même y ajouter quelques vaisseaux dont ce même système pourrait nécessiter l'emploi suivant les circonstances<sup>161</sup> ». En somme, avant même l'entrée en guerre, la grammaire stratégique de la décennie révolutionnaire (qui est aussi celle du XVIII<sup>e</sup> siècle français dans son ensemble) est déjà présente : stratégie indirecte fondée sur l'attrition du commerce ennemi à l'aide d'unités légères mais aussi de vaisseaux ; ainsi que rêves de débarquements. À cette date, la spécificité de la période tient à l'espoir d'une solidarité révolutionnaire entre marins français et britanniques qui met beaucoup de temps à disparaître par la suite ; le premier document préconisant une descente en Angleterre affirme en effet : « Si la marine anglaise ne met pas à la mer on pourra le devoir aux principes républicains du peuple<sup>162</sup>. » À aucun moment, en tout cas, n'apparaît la volonté de maîtrise de la mer par la bataille décisive, avant même les premiers combats contre la Grande-Bretagne ; du fait du rapport de force écrasant dont ont bien conscience les contemporains.

Ces considérations théoriques ne tiennent pas compte, au surplus, du déséquilibre géographique dans lequel se trouve la marine française, qui rend les efforts de mobilisation des mois suivants particulièrement compliqués. En effet, l'attention s'est concentrée sur les frontières terrestres ainsi que sur le théâtre méditerranéen, ce qui laisse Brest et les ports de l'Atlantique dépourvus de ressources précieuses. Le 16 septembre 1792, le conseil exécutif a en effet donné l'ordre d'inspecter l'arsenal de Brest afin d'y prélever tout ce qui serait nécessaire pour l'armée<sup>163</sup>. Dès octobre, ordre est donné d'arrêter ces transferts (notamment d'artillerie), mais leur retour est laborieux<sup>164</sup>. Enfin les armements successifs en direction de la Méditerranée ont vidé l'arsenal de Brest de l'essentiel de ses ressources, au grand désespoir de l'ordonnateur Redon de Beaupréau<sup>165</sup>. Ce n'est que le 24 décembre que Bréard, député de la Charente et membre du Comité de marine, fait voter à la Convention un décret ordonnant la réalisation d'un état des forces et des arsenaux de la Marine, ainsi qu'un rapport sur les relations diplomatiques de la République avec les puissances maritimes<sup>166</sup>. C'est notamment ce rapport, présenté le 31 décembre, qui fait prendre

---

<sup>160</sup> SHD-MV, BB1 2 f° 241, « Projet d'armement », 28 décembre 1792.

<sup>161</sup> *Ibid.*

<sup>162</sup> SHD-MV, BB4 8 f° 13, « service général ».

<sup>163</sup> SHD-MV, BB1 2 f° 144, lettre du conseil exécutif à Guermeur, 16 septembre 1792.

<sup>164</sup> RACSP, tome 1, p. 166, 19 octobre 1792.

<sup>165</sup> Léon LÉVY-SCHNEIDER, *Le conventionnel Jeanbon Saint-André, op. cit.*, p. 309.

<sup>166</sup> AP, vol. LV, p. 380.

conscience de l'urgence aux Conventionnels. Le changement d'année civile correspond en effet à une césure certaine pour la marine ; celle-ci est à la fois impliquée dans la genèse de la création du Comité de défense générale le 1<sup>er</sup> janvier 1793, et sa direction est altérée par ce décret.

## CHAPITRE TROIS

### Le début du conflit naval : entre innovations politiques et héritages stratégiques

Le 2 janvier 1793, le brick britannique *Childers* se présente aux approches de Brest avec pour ordre de recueillir des informations sur la flotte française. À l'entrée du goulet, la poursuite de sa mission est empêchée par le feu nourri des batteries françaises défendant la rade. Celles-ci l'obligent à se retirer, sans d'ailleurs lui infliger de dommages<sup>1</sup>. Cette action hostile et la réaction qu'elle entraîne envers un navire théoriquement neutre à cette date montre bien à quel point, dès ce moment, la tension entre les deux nations est déjà à son paroxysme. De ce fait, plutôt que de considérer l'entrée en guerre contre la Grande-Bretagne le 1<sup>er</sup> février 1793 comme une ligne de partage des eaux exclusive, il s'agit ici d'embrasser d'un même mouvement la marche vers la guerre, sensible dès les derniers jours de décembre, et les débuts de l'affrontement, jusqu'à la mi-mars 1793. En effet, cette séquence est marquée par des changements rapides dans la direction politique de la marine, qui forment un tout relativement cohérent et marqué par l'invention de nouvelles structures. À l'inverse, la stratégie retenue et les opérations planifiées durant le début du conflit se situent globalement dans la continuité des guerres navales du XVIII<sup>e</sup> siècle : ce sont les événements de la Vendée qui font prendre un tour radicalement différent à la stratégie navale de la jeune République, dont la survie même est en question.

#### 1. La marche vers la guerre, mise au jour du processus de direction politico-stratégique de la marine

Le mois de janvier 1793 constitue un moment singulier pour la marine révolutionnaire : la guerre navale n'étant pas encore déclarée et en l'absence d'opérations, l'attention se concentre sur les instances supérieures de la marine. Une activité considérable s'empare du Comité de marine de la Convention ainsi que des bureaux du ministère. Sous la pression des événements, la marine

---

<sup>1</sup> William JAMES, *The Naval History of Great Britain*, volume 1, *op. cit.*, p. 66.

devient même un moteur de l'évolution des institutions républicaines, tout en se réformant elle-même à une grande vitesse.

*Les impératifs de la direction de la guerre navale, facteurs d'innovations institutionnelles*

En effet, les considérations navales sont au cœur de la création du Comité de défense générale, suite à une proposition de Kersaint, le 1<sup>er</sup> janvier 1793. Certes, les aspects proprement politiques sont eux aussi centraux dans cette décision, avec la volonté des Girondins de créer un outil susceptible d'affirmer leur prise sur l'exécutif<sup>2</sup>. Néanmoins, il ne faut pas sortir ce décret de son contexte qui est purement naval. La Convention ne vote dans l'immédiat que le dernier article proposant la création d'un nouveau comité, mais elle a bien conscience que c'est pour mettre en œuvre le plan que propose Kersaint. Les articles du décret proposé, trop souvent éludés, proposent un grand programme d'armement et de développement de la marine :

Article I : le ministre donnera incontinent des ordres dans tous les ports, pour armer 30 vaisseaux de guerre et vingt frégates, et pour qu'ils soient pourvus de quatre mois de vivres et de six mois d'eau.

Article II : la construction de vingt-cinq vaisseaux de ligne, cinq de cent canons, six de quatre-vingt, et quatorze de soixante-quatorze, et vingt frégates de quarante canons portant du 24, sera ordonnée, soit dans les ports de guerre, soit dans ceux du commerce<sup>3</sup>.

L'article IX, qui propose la création de ce qui devient le Comité de défense générale, est avant tout pensé pour permettre l'application de ce programme naval, qui est voté dans ses grandes lignes dans les jours qui suivent. La discussion qui suit la proposition d'approuver cet article seul le révèle. Lorsque le député Charlier s'oppose à la création du Comité, arguant que « l'établissement d'un Comité de sûreté extérieure énerverait la responsabilité des ministres », Rouyer vole au secours de Kersaint : « Et moi j'appuie, au contraire, la motion de vote immédiat. Je sais que 13 vaisseaux de ligne anglais sont prêts à sortir des ports ; il faut se tenir prêts à tout événement<sup>4</sup>. » Les affaires maritimes sont donc en grande partie responsables d'une des évolutions institutionnelles les plus significatives de la période conventionnelle.

Le Comité de défense générale, logiquement, prend une place majeure dans la direction politique de la marine à partir de cette date, en conjonction avec le ministre Monge et le Conseil exécutif. En l'espace de cinq jours, du 9 au 14 janvier, une série de dispositions met la marine sur le pied d'une guerre générale. Le 9, Rouyer propose au nom du Comité de marine la destitution

---

<sup>2</sup> Bernard GAINOT, « 6. Des mots pour dire la guerre et le territoire », dans Michel BIARD, Hervé LEUWERS (dir.), *Danton. Le mythe et l'Histoire*, Paris, Armand Colin, 2016, p. 95-96.

<sup>3</sup> AP, vol. LVI, p. 116, 1<sup>er</sup> janvier 1793.

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 117.



de tous les officiers émigrés à l'étranger, à Malte ou dans les colonies<sup>5</sup>. En ce qui concerne les capitaines de vaisseau manquants, Rouyer propose leur remplacement à l'ancienneté pour la moitié, et l'autre au choix « parmi les lieutenants de vaisseau, quel que soit leur temps de navigation dans ce dernier grade, et parmi les capitaines du commerce ayant cinq années de commandement en course ou en long cours, et sans distinction d'âge, qui rapporteront des certificats de civisme, pour cette fois seulement<sup>6</sup> ». En somme, la vacance des officiers supérieurs doit aspirer vers le haut les lieutenants, y compris très jeunes ; et elle permettrait la nomination immédiate et définitive de capitaines corsaires et marchands au grade de capitaine de vaisseau, là où dans les conflits précédents ils auraient simplement été employés comme officiers bleus. Rouyer reste prudent et agit au nom des circonstances, et non par idéologie. Il argue que « la nécessité est la suprême loi », au vu du vide dans les grades de la marine, et a bien conscience « qu'on n'apprend pas sitôt l'art de la navigation que celui de conduire un bataillon<sup>7</sup> ». Malgré ces précautions, la Convention vote, le 13 janvier, les exclusions et les remplacements à l'ancienneté et au choix, mais exclut les capitaines marchands et corsaires<sup>8</sup>.

Cette mesure fait suite à une première vague de nominations au grade de contre-amiral le 26 janvier, qui comprend peu de profils détonants<sup>9</sup>. Il s'y trouve plusieurs officiers âgés qui ne sont pas employés par la suite comme Coeuret de Secqville ou Saint-Félix, mais aussi des individus plus importants comme Burgues de Missiessy ou Latouche-Tréville<sup>10</sup>. Kersaint, quant à lui, est nommé vice-amiral. Le corps des capitaines de vaisseau, une fois tenu compte de ces promotions au grade supérieur, ne comporte plus que 39 capitaines de vaisseaux non absentéistes sur les listes, pour 180 théoriques<sup>11</sup>. Le Conseil exécutif se charge donc d'une vague massive de promotions à ce grade, dont 71 à l'ancienneté et 70 au choix, pris parmi les lieutenants de vaisseau, conformément à la loi du 13 janvier<sup>12</sup>. Seule la première promotion à l'ancienneté est néanmoins établie dans un premier temps (du fait du débat sur la place des officiers de commerce pour les promotions au choix) et envoyée dans les ports le 5 février<sup>13</sup>. Parmi les promus, on compte notamment Richery, Ramatuelle, Dupetit-Thouars, Casabianca, Villeneuve, Bruix ; c'est-à-dire les cadres principaux de la marine républicaine puis impériale.

---

<sup>5</sup> Beaucoup d'officiers de marine étant par ailleurs chevaliers de l'ordre de Malte, le service de cet ordre a fourni à de nombreux individus un prétexte pour s'éloigner des ports sans quitter définitivement la marine.

<sup>6</sup> AP, vol. LVI, p. 613 à 615, 9 janvier 1793.

<sup>7</sup> *Ibid.*

<sup>8</sup> « Décret relatif à la destitution des officiers de marine employés aux colonies, et qui se sont montrés rebelles à la loi », RLMC, tome 3, p. 236-237.

<sup>9</sup> SHD-Brest, 1 E 147, f°405. Liste des officiers promus au grade de contre-amiral à compter de janvier 1793.

<sup>10</sup> Voir Annexe n°4.

<sup>11</sup> SHD-Brest, 1 E 147, f°621, lettre de Monge à Redon de Beaupréau et Thévenard, 6 février 1793.

<sup>12</sup> *Ibid.*

<sup>13</sup> La liste des officiers promus par ce biais est entièrement reproduite en Annexe n°5.

Ayant avancé sur la question des officiers, sans néanmoins trancher définitivement, la Convention se penche dans les jours qui suivent sur la mobilisation de la flotte elle-même, dont l'état de préparation devient un enjeu diplomatique majeur. Le 12 janvier à la Convention, Brissot peint un tableau de l'Europe où il voit « l'espoir universel d'écraser la France, parce qu'on la juge d'après des tableaux faux ou exagérés ; parce qu'on la croit plongée dans l'anarchie et sans marine, comme sans moyens pécuniaires<sup>14</sup> ». Cette marine, il faut donc la donner à voir, et c'est Kersaint, au nom du Comité de défense générale, qui fait voter le décret portant les armements à 52 vaisseaux, (et 52 frégates) le lendemain 13 janvier<sup>15</sup>. Reprenant sa proposition du premier janvier, la Convention vote aussi la construction de 25 nouveaux vaisseaux de ligne, dont cinq trois-ponts. Dans son discours, Kersaint tente d'articuler idée républicaine et marine d'une manière frappante :

Votre comité de défense générale a pensé qu'il était à propos d'intéresser la Convention sur les objets maritimes qui sont le palladium de la liberté, et le gage de la prospérité commerçante. La fierté républicaine est le caractère naturel de tout homme de mer [...]. Il faut oser le dire, la nation doit compter sur le succès maritime, ou bien cesser de prétendre à la liberté<sup>16</sup>.

Le député dramatise ainsi l'importance des questions navales ; sur ce point, il a en partie satisfaction car le 25 janvier, la Convention décide d'entendre « sans désespérer » le Comité de marine et le Comité de défense générale sur la crise en cours<sup>17</sup>. Par ailleurs, Kersaint réemploie le topos d'une nature spécifique de l'homme de mer en en faisant un gage de son républicanisme. Il s'agit là avant tout d'un vœu pieux : en réalité l'inquiétude est grande sur la capacité de la République à lever suffisamment de matelots pour former les équipages de la flotte dont l'armement a été décidé. Plusieurs éléments l'indiquent clairement, notamment l'article 11 du même décret, qui décide d'une nouvelle innovation, l'envoi de représentants dans les ports :

Des commissaires pris dans le sein de la Convention seront envoyés dans tous les ports et arsenaux de la République et dans les départements maritimes, pour informer les marins français de la cause et de l'objet de la guerre dont la France est menacée. Les commissaires feront un dénombrement des hommes qui peuvent servir la République dans l'armée navale. Ils recevront l'engagement volontaire de ceux qui s'y dévoueront les premiers ; ils assureront les habitants des côtes et les marins, [...] que leur paie sera augmentée, et qu'une part considérable des prises qu'ils feront sur l'ennemi leur sera dévolue<sup>18</sup>.

En somme, le rôle de ces commissaires est de recruter des matelots, en les assurant de la justesse de la cause de la France et en leur promettant des avantages matériels. Pour Brest (et plus largement le trait de côte de Dunkerque à Lorient), les députés désignés sont Defermon, Prieur (de la Côte-d'Or) et Rochegude, le 21 janvier 1793<sup>19</sup>. Les promesses qu'évoque l'article du

---

<sup>14</sup> AP, vol. LVII, p. 22 à 24, 12 janvier 1793.

<sup>15</sup> *Ibid.*, p. 37 à 39, 13 janvier 1793.

<sup>16</sup> *Ibid.*

<sup>17</sup> *Ibid.*, p. 655, 25 janvier 1793.

<sup>18</sup> AP, vol. LVII, p. 37-39, 13 janvier 1793.

<sup>19</sup> RACSP, tome 1, p. 499.

décret deviennent rapidement réalité, du moins sur le papier. Le 25 janvier, la paie des matelots et officiers marinières est augmentée de neuf livres<sup>20</sup>. Le 6 février, c'est au tour du produit des prises d'être attribué entièrement à l'équipage des navires capteurs (l'État ne prend plus de part)<sup>21</sup>.

Il est néanmoins très délicat de mesurer la réalité de ces mesures. Du fait de l'existence des assignats, l'augmentation accordée aux marins est à relativiser ; quant aux parts de prises, si la loi est en théorie généreuse avec les marins, encore faut-il que la procédure parvienne à son terme. Les lenteurs et blocages dans le paiement des prises semblent avoir été la règle durant toute la période. En conséquence, le ministre et les représentants en mission s'en remettent largement à un argumentaire politique pour inciter les matelots au service, insistant sur leur civisme et leur patriotisme, et soulignant le caractère républicain de la marine révolutionnaire, censée être expurgée de l'oppression d'Ancien Régime. Le 2 février 1793 est publié à l'initiative du Conseil exécutif provisoire un *Mémoire pour servir d'instruction générale aux officiers commandant les vaisseaux, frégates et autres bâtiments de la République française* qui constitue l'acmé d'une volonté de républicaniser les rapports de commandement au sein de la marine<sup>22</sup>. Le document précise que « le capitaine du vaisseau devra se persuader que les matelots français sont aimants, qu'ils sont remplis d'ardeur pour la république et que dans la plupart des égarements où ils ont pu se porter, l'aristocratie seul des chefs et officiers de l'ancienne Marine les y a contraint<sup>23</sup> ». Ainsi les officiers ont-ils pour ordre d'intégrer une vision rousseauiste d'équipages par nature d'un bon esprit, et seulement corrompus par des facteurs extérieurs. Logiquement, le maintien de la discipline s'inscrit dans la même philosophie :

Le capitaine étant dans le cas de prononcer quelques punitions à bord, il aura le plus grand égard à la nature des circonstances environnantes et pourra quelques fois se contenter de ramener les délinquants à leur devoir par de paternelles exhortations, mais dans le cas où elle serait de nul effet, il punira, mais avec justice et il ne s'écartera jamais des formes et des peines portées dans la loi. Il se rappellera que c'est la loi qui punit et non pas le capitaine<sup>24</sup>.

Il est fort probable que Monge et les autres membres du Conseil exécutif aient été sincèrement persuadés du bien-fondé de cette idée d'une discipline par l'adhésion et limitant autant que possible les punitions. Néanmoins, il s'agit avant tout de rendre le service naval le plus supportable possible aux matelots, à un moment où leur présence est absolument nécessaire dans les ports, à savoir le lendemain de l'entrée en guerre. Le plus frappant est peut-être que malgré toutes les difficultés de cette approche, durant tout le printemps 1793, le port de Brest parvient à

---

<sup>20</sup> AP, vol. LVII, p. 655, 25 janvier 1793.

<sup>21</sup> « Décret relatif à l'organisation de la marine, et portant que la totalité des prises sera partagée entre l'équipage qui en aura fait la capture », RLMC, tome 3, p. 299-302.

<sup>22</sup> « Mémoire pour servir d'instruction générale aux officiers de la marine commandant des vaisseaux, frégates, et autres bâtiments de la République française », RLMC, tome 3, p. 278-292.

<sup>23</sup> *Ibid.*

<sup>24</sup> *Ibid.*

rassembler des équipages pour les vaisseaux de la flotte<sup>25</sup>. Pourtant, il est bien difficile à cette date, pour l'État, de contraindre à l'embarquement les matelots qui souhaiteraient y échapper<sup>26</sup>. Notamment, une certaine émulation liée aux trajectoires visibles des officiers semble avoir eu de l'effet ; Rochegude, Defermon et Prieur témoignent ainsi :

Nous avons été témoins du sentiment qu'ont éprouvé beaucoup de ces braves gens en voyant de leurs camarades qui ont été mousses et qui, après avoir passé successivement par tous les grades, sont devenus capitaines de vaisseau par l'effet de la Révolution. Ces récompenses données à d'anciens services et au mérite prouvent mieux que tous les discours que l'égalité des droits n'est pas un droit illusoire [...]<sup>27</sup>.

L'identification partielle aux officiers, et les consignes de douceur de ces derniers expliquent aussi l'absence de violence envers les officiers lors des mutineries et refus d'obéissance, ce qui a été décrit comme le modèle républicain de la mutinerie. Mais les sources indiquent néanmoins (et surtout) le malentendu qui existe entre autorités politiques et équipages : ce que les marins considèrent comme un service acceptable dans le cadre d'une discipline consentie, c'est un quotidien dispensé de nombreuses tâches d'hygiène et d'entraînement qui sont au cœur de la vie navale. Cette réalité explique l'apparente contradiction entre le fait que les autorités parviennent à trouver des matelots en dépit de tout (sans que l'on puisse parler de succès de la campagne de recrutement) ce dont témoignent les envoyés en mission ; et d'autre part l'existence de nombreuses mutineries de faible intensité<sup>28</sup>. Rapidement, même le très compréhensif Monge s'irrite des nombreuses entraves à la vie de la flotte qui lui sont rapportées, dans une circulaire aux matelots datée du 15 février : « Citoyens, n'abusez point des adoucissements que les loix de la liberté ont apportés dans les devoirs qui vous étaient imposés<sup>29</sup>. » Parmi ces abus on ne compte rien de moins que la liberté revendiquée de ne pas embarquer, que réclament les marins de Dieppe selon un rapport du 28 janvier conservé par la 1<sup>ère</sup> division de la Marine :

Le citoyen aubin bonne mère lieutenant de gendarmerie rend compte qu'il arrive de Dieppe, où il a vu une grande quantité de marins qui paraissaient bien éloignés d'être animés par le patriotisme qu'ils devaient respirer. Sur ce que la liberté est décrétée, ils ne veulent embarquer, et disent qu'il préférerait passer en Angleterre, où ils auraient 24 livres de paye tandis que ils n'en ont que 16 en France<sup>30</sup>.

On se situe là, encore une fois, en plein dans la difficulté d'articuler principes républicains et spécificité du service naval. Au même moment, la gestion des classes par les syndicats montre tout le problème de confier l'embarquement des marins à des hommes qu'ils ont eux-mêmes élus.

---

<sup>25</sup> Voir *infra*, chapitre suivant.

<sup>26</sup> Martine ACERRA et Jean MEYER, *Marines et Révolution*, op. cit., p. 146.

<sup>27</sup> AP, vol. LX, p. 274, lettre des commissaires en mission à la Convention, 13 mars 1793.

<sup>28</sup> « Les marins se rendent en foule pour compléter les équipages. » (AP, vol. LX, p. 274, lettre des commissaires en mission à la Convention, 13 mars 1793).

<sup>29</sup> AN, AF II 294, dossier 2461, f<sup>o</sup> 37, « Circulaires aux matelots, canonniers et soldats de la marine française », 15 février 1793.

<sup>30</sup> SHD-MV, BB1 3 f<sup>o</sup> 117, rapport du 28 janvier 1793.

Chicanes et complexités s'accumulent ; certains syndics notamment réclament une répartition des classés dans différents navires « afin qu'en cas d'événement malheureux ses paroisses ne souffrissent longtemps de cette perte<sup>31</sup> ».

Enfin, la République ajoute elle-même une difficulté supplémentaire à ses campagnes de recrutement de marins, en légalisant la course le 31 janvier 1793<sup>32</sup>. En conséquence, durant les premiers mois de la guerre, la flotte subit une rude concurrence pour les meilleurs marins. Cette autorisation n'allait pas de soi, car les premières années de la Révolution ont été marquées par un débat sur l'interdiction de la course, en mai 1792<sup>33</sup>. Non que ce débat soit propre à la période, car les propositions d'abolitions se multiplient dès la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>34</sup>. En 1792, c'est Kersaint qui avait été à l'origine du débat et de la volonté d'interdire ce type d'armements. Néanmoins la Législative s'était rangée à la proposition de Vergniaud de recourir à la diplomatie dans la perspective d'une abolition concertée avec les autres puissances de l'Europe, qui sans surprise n'a aucune suite concrète<sup>35</sup>. En conséquence, au début de 1793, Monge peut expliquer que « le conseil exécutif provisoire a fait connaître dans tous les ports que les principales puissances maritimes n'ayant pas répondu aux invitations qui leur avaient été faites de supprimer la course, aucune loi ne la prohibait en France<sup>36</sup> ».

À la date d'autorisation du 31 janvier 1793, il ne semble pas que Kersaint ait à nouveau essayé de défendre l'interdiction de la course. Et pour cause : il a démissionné de la Convention le 18 janvier<sup>37</sup>. En effet, si les modifications institutionnelles dans la direction politique de la marine actées en janvier 1793 sont fondamentales, avec la création du Comité de défense générale et l'envoi de commissaires dans les ports, il ne faut pas oublier que la marine est aussi incluse dans le rapport de force partisan au sein de la Convention. Si le départ de Kersaint est surtout lié aux débats sur le procès du roi et à son conflit ouvert avec la gauche maratiste, elle n'est pas sans effet sur la marine<sup>38</sup>. En effet, Kersaint est l'un des hommes au cœur de la direction politique de la guerre navale à cette date, et son départ entraîne celle-ci dans une zone de turbulences, alors que les Girondins avaient jusque-là les mains assez libres.

---

<sup>31</sup> SHD-MV, BB4 19 f<sup>o</sup> 37-38, lettre de Villaret au Ministre de la Marine, 27 février 1793.

<sup>32</sup> « Décret qui autorise les citoyens français à armer en course », RLMC, tome 3, p. 271.

<sup>33</sup> Voir à ce propos AP, vol. XLII, p. 587, 1<sup>er</sup> mai 1792.

<sup>34</sup> Marc BELISSA, « Les lumières contre la guerre de course (1763-1795). », *Dix-huitième Siècle*, n° 33, 2001, p. 119-131.

<sup>35</sup> AP, vol. XLIV, p. 340-345, 30 mai 1792.

<sup>36</sup> AP, vol. LVI, p. 733, 11 janvier 1793.

<sup>37</sup> Armand-Guy KERSAINT, *Armand-Guy Kersaint au président de la Convention nationale*, Paris, Imprimerie Nationale, 1793, p. 1.

<sup>38</sup> Marat est nommément désigné par Kersaint comme l'un des « hommes de sang » aux côtés desquels il ne souhaite plus siéger. (*Ibid.*)

La situation est aussi complexe dans le domaine stratégique. Dès janvier 1793, on observe une concurrence entre le Comité de défense générale et le Conseil exécutif comme instance de décision d'emploi des forces ; bien que dans leur contenu les options retenues soient similaires et sans grande originalité.

*Une planification stratégique traditionnelle, à rebours des discours sur la guerre nouvelle*

Les instances qui produisent des plans d'opérations ou des perspectives stratégiques générales au tout début 1793 sont au nombre de trois. Les membres du Comité de défense générale, notamment à la Convention, donnent à voir leurs conceptions dans le domaine naval ; le Conseil exécutif, de son côté, discute de ces questions et invite des officiers pour le conseiller ; enfin, la première division du ministère de la Marine produit des projets et collecte ceux des particuliers. L'hiver est marqué par une réflexion stratégique intense ; car en plus de la rupture avec les puissances navales de l'Europe, l'armée est engagée dans la planification de la campagne suivante. Dumouriez, notamment, est à Paris et se présente régulièrement aux réunions du Comité de défense générale<sup>39</sup>.

La grammaire stratégique maniée par ces acteurs institutionnels ne diverge guère de l'un à l'autre. Tout d'abord, à la tribune, les députés insistent sur le caractère neuf et extrême de la guerre qui s'annonce. Brissot, le 12 janvier, alors qu'il exprime ses doutes sur les capacités de l'Angleterre à lever suffisamment de matelots, a cette formule : « Ne l'oubliez jamais, la guerre que vous faites est une guerre sans exemple : c'est la nation entière qui combat contre des satellites, ou payés, ou de mauvaise volonté<sup>40</sup>. » Kersaint, lui aussi, affirme que « cette guerre sera terrible, car les combats entre les hommes qui ont du caractère, ainsi qu'entre les nations libres, sont des combats à mort<sup>41</sup> ». Ce type de rhétorique a pu servir à surcharger de sens la rupture révolutionnaire dans le domaine de la guerre ; une dynamique présente dès le XIX<sup>e</sup> siècle<sup>42</sup>, reformulée par la suite autour du concept de guerre totale<sup>43</sup>. Il faut néanmoins relativiser fortement son rapport avec la réalité militaire. En effet, Brissot se fonde notamment sur la différence de population favorable à la France par rapport à l'Angleterre (véritable *topos* de la décennie

---

<sup>39</sup> RACSP, tome 2, p. 11, séance du 25 janvier 1793.

<sup>40</sup> AP, vol. LVII, p. 22-24, 12 janvier 1793.

<sup>41</sup> *Ibid.*, p. 37 à 39, 13 janvier 1793.

<sup>42</sup> « Quand, après avoir étudié la guerre de 1778, on arrive à s'occuper de celle qui l'a suivie, il est impossible de ne point éprouver une certaine surprise [...] Au lieu de ces jeunes nobles qui se battaient en riant, deux peuples acharnés à se détruire ; [...] un sentiment profond et opiniâtre, signe précurseur des grandes guerres. » (Edmond JURIEN de LA GRAVIÈRE, « Nelson, Jervis et Collingwood, Études sur la dernière guerre maritime 01. », art. cit., p. 405-406).

<sup>43</sup> David A. BELL, *The First Total War : Napoleon's Europe and the Birth of Warfare as We Know It*, op. cit.

révolutionnaire), pour assurer la Convention de la victoire française<sup>44</sup>. Il s'inscrit donc dans une logique d'affrontement de nation à nation, où chaque individu est appelé à participer à la victoire. Mais en réalité, dans la guerre navale et contrairement au souhait de Brissot, toutes les forces humaines ne sont pas mobilisées. Seuls les marins ont véritablement un rôle à jouer, et une population supérieure n'est pas forcément un gage d'une marine plus importante, notamment lorsqu'il existe un front terrestre par ailleurs. Ce simple constat vient relativiser toute prétention à une rupture stratégique à l'occasion des guerres révolutionnaires.

Il en va de même en ce qui concerne les opérations planifiées ; dans les discours parlementaires et encore plus dans le secret des Comités, les manières de mener une guerre navale de nature révolutionnaire apparaissent bien abstraites. On peut néanmoins relever deux pistes opérationnelles qui se veulent véritablement liées au processus révolutionnaire, mises en avant par Kersaint et Brissot. Ce dernier, tout d'abord, articule brièvement la guerre navale avec la question de la condition des noirs : « Complétez votre décret sur les hommes de couleur, adoucissez le sort de l'esclave, et vous protégerez vos îles, en enlevant bientôt à l'Angleterre les siennes<sup>45</sup>. » Brissot se montre là visionnaire sur l'importance que l'esclavage prend par la suite dans le conflit avec l'Angleterre, même s'il n'envisage sans doute pas à cette date de véritable abolition. Custine, un des généraux qui occupe une partie de son temps d'hiver à la rédaction de plans stratégiques, rêve même dès cette date d'îles sucrières indépendantes, à la main des noirs rendus indépendants des colons britanniques :

Quand nous nous emparerons de leurs îles de leurs possessions habitées par les nègres, nous embarquerons tous les blancs de l'Angleterre, nous en distribueront les terres aux nègres et aux mulâtres que nous armerons, deux ans de cette guerre ne seront point écoulés que la banqueroute et la Révolution qui en sera la suite n'ait détruit la richesse factice des trois royaumes<sup>46</sup>.

Par ailleurs, les députés girondins veulent croire que les alliances sont susceptibles de changer rapidement du fait de la Révolution. Kersaint le 1<sup>er</sup> janvier évoque « l'Irlande et l'Écosse, attentives aux progrès de la Révolution française » ; il affirme aussi que « le premier coup de canon tiré sur mer, vous imposera le devoir d'affranchir la Hollande, l'Espagne et l'Amérique<sup>47</sup> ». Là aussi, l'intuition de Kersaint d'une guerre à l'échelle globale et l'identification correcte des maillons faibles de la coalition en formation est particulièrement pertinente.

Néanmoins peu d'actions concrètes peuvent se dégager derrière cette déclaration de principes ; quant à la volonté de s'appuyer sur des alliances de revers contre la Grande-Bretagne,

---

<sup>44</sup> « Comparerai-je cette population de 25 millions de Français qui n'ont qu'une âme, qu'une volonté, avec ces 7 millions d'Anglais [...] » (AP, vol. LVII, p. 22-24, 12 janvier 1793).

<sup>45</sup> AP, vol. LVII, p. 22-24, 12 janvier 1793.

<sup>46</sup> SHD, GR2 B 15, lettre de Custine à Biron, 20 janvier 1793. Merci à Valentin Barrier pour ce document.

<sup>47</sup> AP, vol. LVI, p. 116, 1<sup>er</sup> janvier 1793.

notamment en Irlande, elle n'a rien de propre à la Révolution. En fait d'opérations, Kersaint ne propose qu'une stratégie indirecte traditionnelle, avec l'envoi d'escadres pour attaquer le commerce et les colonies ennemies : « Si l'Espagne, l'Angleterre et la Hollande nous attaquent, l'Asie et l'Amérique nous appellent. [...] Si vous attaquez à la fois (car la guerre de mer doit être essentiellement offensive), les plus riches possessions de l'Espagne, du Portugal, de la Hollande et de l'Angleterre, alors vous verrez ces puissances, étonnées de leurs défaites, sentir tout à coup tarir leurs ressources ; car c'est à la source de leurs trésors que vous aurez frappé<sup>48</sup>. » L'insistance de Kersaint sur la construction de frégates lourdes dotées de 40 canons de 24 livres (il en réclame 20 le 1<sup>er</sup> janvier, et en obtient 8 dans le décret du 13) indique aussi l'importance qu'il accorde aux navires « légers » et donc à l'attaque du commerce<sup>49</sup>.

Ces volontés offensives finalement très classiques, qui ne ciblent que des colonies ou le commerce et non la flotte ennemie, se retrouvent encore atténuées lorsqu'elles sont évoquées dans le cadre du Comité de défense générale. Durant tout le mois de janvier, ce comité se trouve en concurrence avec le Conseil exécutif ; le 10, « un membre témoigne ses doutes sur l'activité du Conseil exécutif quant à la guerre dont nous sommes menacés par l'Angleterre et la Hollande<sup>50</sup> ». Pourtant, les deux structures communient dans une même stratégie indirecte visant les colonies adverses. L'Inde, notamment, est au cœur des discussions et ne cesse d'être un serpent de mer pour la décennie révolutionnaire. Les souvenirs des campagnes de Suffren, la volonté des officiers de marine d'opérer de manière autonome, et les possibilités de prises extrêmement riches convergent pour faire de l'océan Indien l'espace d'élection d'une bonne partie des officiers français<sup>51</sup>. L'amiral Rosily, invité au Conseil exécutif le 12 janvier, évoque ce théâtre<sup>52</sup>. Le 25 janvier, c'est au tour de Choderlos de Laclos d'être présent au Comité de défense générale ; le procès-verbal de la séance indique la discussion suivante : « Le citoyen Laclos pense que le meilleur parti à prendre est d'embarquer d'Europe des forces imposantes pour l'Inde. Le ministre est d'un avis contraire<sup>53</sup>. » C'est Monge qui a (provisoirement) le dernier mot, car à la séance du Conseil exécutif du même jour, le projet indien est abandonné temporairement, au profit d'un simple renforcement de l'île

---

<sup>48</sup> *Ibid.*, p. 115.

<sup>49</sup> Le choix pertinent de frégates lourdes en avance sur leur temps, similaires aux fameuses frégates américaines de la guerre de 1812, témoigne des compétences maritimes de Kersaint. L'idée est aussi d'avoir un bâtiment qui, par gros temps, dispose d'une puissance de feu supérieure à celle d'un 74 canons si ce dernier ne peut ouvrir les sabords de sa première batterie.

<sup>50</sup> RACSP, tome 1, p. 444.

<sup>51</sup> Villaret notamment, qui a servi sous Suffren, cherche à toute force à rejoindre ce théâtre. Pendant ces débats, à la date du 21 janvier 1793, il demande une première fois à être employé dans l'océan Indien (SHD-MV, BB4 10 f° 164, lettre de Villaret au Ministre de la Marine).

<sup>52</sup> RACSP, tome 1, p. 455.

<sup>53</sup> RACSP, tome 2, p. 9.



de France<sup>54</sup>. La réalité des opérations planifiées se situe donc bien loin des grands desseins révolutionnaires tracés à la tribune, pour se définir comme une simple stratégie indirecte d'attrition, à des lieues de « l'indétermination des objectifs autres que ceux de l'anéantissement terminal d'un adversaire<sup>55</sup> ».

Cette posture de prudence stratégique se renforce dans les derniers jours avant l'entrée en guerre. Le 26 janvier, alors que les demandes de protection de nombreuses municipalités côtières atteintes par les rumeurs de guerre se multiplient, et qu'elles produisent parfois des arrêtés pour retenir telle frégate ou telle corvette, la Convention doit décréter qu'il est « interdit aux corps administratifs et municipaux de s'immiscer dans les opérations maritimes<sup>56</sup> ». Surtout, le 30 janvier, une décision fondamentale est prise par le Conseil : l'expédition pour la Guadeloupe et la Martinique, confiée à Morard de Galles, est annulée<sup>57</sup>. La justification de cette décision, telle qu'elle apparaît le 25 février 1793 dans un rapport de la 1<sup>ère</sup> division de la Marine (dont Taillevis est le chef à cette date), mérite d'être citée :

Le conseil se décida à renoncer à une expédition si lente, si couteuse et si incertaine ; car il considéra que sans doute les Anglais en exécution du traité que l'on assure avoir été passé entre le cabinet de St James et quelques chefs des révoltés, n'auraient pas manqué d'y envoyer quelques forces maritimes contre lesquelles notre flottille aurait échoué. Il pensa aussi qu'il convenait de tenir dans la rade de Brest un vaisseau de la force du Républicain ; il eut lieu de penser aussi que cette division ne pouvant mettre à la voile à l'instant même, nos ennemis n'auraient pas manqué de chercher à l'intercepter<sup>58</sup>.

La prudence des ministres est probablement justifiée, du fait des connexions qui existent bel et bien entre planteurs et Britanniques, et surtout car privée de l'arme de l'abolition de l'esclavage, cette force n'aurait sans doute pas eu un grand impact militaire aux Antilles. Néanmoins, malgré son retard, l'expédition était néanmoins susceptible d'arriver avant tout envoi britannique du fait de sa préparation datant d'avant même les rumeurs de guerre. Le choix timoré du conseil, qui choisit aussi de conserver le seul vaisseau déjà armé dans l'Atlantique à disposition, vient relativiser les propos tenus à la tribune de la Convention. Malgré les discours enthousiastes de Brissot, notamment autour de la condition des noirs, la première opportunité de s'en prendre aux possessions de la couronne britannique dans les Antilles est écartée. Le Comité de défense générale n'est d'ailleurs pas sur une position très différente ; dans la séance du 31 janvier, il est

---

<sup>54</sup> *Ibid.*, p. 11

<sup>55</sup> Bernard GAINOT, « Introduction », dans Hervé DRÉVILLON, Olivier WIEVORKA (dir.), *Histoire militaire de la France. I. Des Mérovingiens au Second Empire*, op. cit., p. 545.

<sup>56</sup> « Décret qui défend aux corps administratifs de s'immiscer dans les opérations maritimes », RLMC, vol. 3, p. 258.

<sup>57</sup> RACSP, tome 2, p. 27. Sur la genèse de cet envoi, voir le chapitre 2.

<sup>58</sup> SHD-MV, BB4 23 f° 53-54, « Marine, première division, mouvement de l'armée navale », 25 février 1793.

même question d'abandonner carrément les petites Antilles à leur sort, au profit de Saint Domingue, ce qui n'a pas lieu<sup>59</sup>.

L'importance de l'annulation de l'expédition de Morard de Galles ne saurait être sous-estimée. En effet, après les Antilles, l'escadre était censée poursuivre vers Saint-Domingue, et y débarquer plusieurs milliers d'hommes de troupe. Il n'est donc pas exagéré d'affirmer que cette décision liée à la guerre navale imminente, prise à Paris à la fin janvier 1793, est une des causes directes de l'abolition de l'esclavage du 21 juin 1793. En effet, c'est de manière circonstancielle et par manque de troupes que Sonthonax se résout en dernière extrémité à cette mesure<sup>60</sup>. Ces troupes qui lui manquent, c'est l'expédition annulée qui était censée les lui apporter.

Avant même l'entrée formelle en guerre, la priorité est donc donnée au théâtre européen. Cette tendance se poursuit pendant les premières années de l'affrontement. De l'avis du Conseil exécutif, l'heure est au regroupement des forces à Brest. Truguet reçoit l'ordre de ramener aussi vite que possible l'essentiel de son escadre depuis la Méditerranée jusqu'en Bretagne, un ordre qui lui non plus n'est pas exécuté<sup>61</sup>. La flotte en voie de rassemblement depuis tous les ports doit être commandée par le vice-amiral Grimouard<sup>62</sup>. Cette attitude prudente, avant même que le moindre coup de canon soit tiré en mer, illustre à l'envi que les différentes autorités à la tête de la République ont conscience de l'infériorité de la marine française face à la coalition en cours de formation. Cette conscience s'étend largement au-delà des cercles dirigeants. Un élément tend à l'indiquer : parmi les projets stratégiques envoyés par des particuliers au ministère de la Marine en janvier 1793, aucun dont il reste une trace dans les archives ne recommande de stratégie directe de maîtrise de la mer. Ces propositions, qui se retrouvent durant toute la période révolutionnaire, font fréquemment l'objet d'un rapport de la 1<sup>ère</sup> division de la Marine. Un document du 15 janvier rapporte qu'un certain Armynos recommande la mobilisation de toutes les frégates afin de forcer l'Angleterre à « reconnaître la République<sup>63</sup> ». Il s'agit d'une variation sur le thème de l'attaque du commerce ennemi par les navires légers, qui a les faveurs d'une bonne partie du public. Certains projets coloniaux apparaissent aussi : le député de l'île de France Cossigny a pour projet de « proposer au Cap [la colonie du Cap de Bonne-Espérance] la Liberté et l'indépendance, afin [...] de le soustraire au joug des Anglais ou des Hollandais<sup>64</sup> ». Le plan le plus original est celui du citoyen Pélissier, proposé le 19 janvier. Il s'agit d'un projet de frappe préventive sur Portsmouth :

---

<sup>59</sup> RACSP, tome 2, p. 28.

<sup>60</sup> Jeremy D. POPKIN, *You Are All Free: the Haitian Revolution and the Abolition of Slavery*, op. cit., p. 210-213.

<sup>61</sup> RACSP, tome 2, p. 31.

<sup>62</sup> SHD-MV, BB1 3 f°124, rapport de la première division, 31 janvier 1793.

<sup>63</sup> SHD-MV, BB1 3 f°61, rapport sur la proposition du citoyen Armynos.

<sup>64</sup> *Ibid.*, f°101, rapport sur la proposition du citoyen Cossigny.

\* Il s'agit d'un type de munition incendiaire qui n'est pas décrit précisément dans le mémoire.

Il propose [...] d'envoyer le plus promptement que faire se pourra, une escadre dans la rade de Spithead avec l'ordre de prendre ou couler bas brûler et faire échouer tous les vaisseaux de guerre qui sont en armement [...] dès que l'escadre serait entrée dans la rade ou elle pourrait facilement manœuvrer il serait lancé par le moyen d'obusier des hérissons\* qui réduirait en cendres les vaisseaux de premier rang<sup>65</sup>.

Le caractère ambitieux du plan pourrait laisser penser à une forme de confiance dans la marine française de la part de l'auteur. Mais en réalité, la proposition révèle au contraire que seul un contournement du droit de la guerre semble susceptible d'accorder une chance à la marine française. On se situe là dans la continuité de projets d'Ancien Régime qui proposaient d'ouvrir tout conflit par un « coup d'éclat » si nécessaire avant même la déclaration de guerre, pour équilibrer le rapport de forces. Par ailleurs, la volonté de changer les modalités du rapport de force s'appuie sur l'innovation technique en matière d'artillerie. L'effet niveleur de la technologie semble être une des seules pistes de lutte pour une marine française largement dépassée numériquement, une idée qui est reprise par la suite au plus haut niveau de l'État.

Le ministre (ou peut-être le chef de la 1<sup>ère</sup> division de la Marine) a annoté le projet d'un « cela peut être bon<sup>66</sup> ». Néanmoins, malgré cette relative considération des bureaux pour les projets originaux, à la date de déclaration de guerre du 1<sup>er</sup> février 1793, la marine française se retrouve orientée vers une stratégie indirecte des plus traditionnelles. Ce point est important, car il va à l'encontre de l'image de guerres navales révolutionnaires se comprenant comme un temps de « guerre d'escadre » suivi d'un moment de « guerre de course ». En réalité, l'ambition de la maîtrise de la mer par la République n'apparaît que bien après le début des affrontements sur mer.

## 2. La Convention face aux défis de l'entrée en guerre

Les nombreuses décisions significatives qui s'égrènent dans les jours précédents le 1<sup>er</sup> février 1793 montrent à l'envi que le processus d'entrée en guerre s'étale de part et d'autre de cette date. Le texte de la déclaration de guerre, d'ailleurs, prétend ne faire qu'entériner un état de fait dont l'Angleterre serait à l'origine, et tente de relativiser les griefs du cabinet britannique, notamment à propos de l'Escaut<sup>67</sup>. Il s'agit néanmoins indéniablement d'un tournant. La guerre donne aussi une nouvelle actualité à certaines difficultés restées en suspens jusque-là. Pour la marine, il s'agit notamment de la question des officiers. Les difficultés sont en effet sensibles, notamment au plus haut du commandement. Le Conseil exécutif est ainsi informé de la démission

---

<sup>65</sup> *Ibid.*, f°81, « Projet d'attaque », 19 janvier 1793.

<sup>66</sup> *Ibid.*

<sup>67</sup> « Décret qui déclare que la République française est en guerre avec le Roi d'Angleterre et le stathouder des Provinces-unies », RLMC, vol. 3, p. 272-277.

du vice-amiral Grimouard (qui met en avant des difficultés de santé) le 13 février 1793, seulement une quinzaine de jours après sa nomination<sup>68</sup>. Quelques jours auparavant pourtant, il demandait un pilote pratique de l'Angleterre, s'estimant « dans le cas d'inquiéter les côtes d'Angleterre<sup>69</sup> ». Le chef de la première division de la Marine, Taillevis<sup>70</sup>, semble avoir voulu afficher son flegme concernant ce départ. Ayant indiqué le 12 à Obet, commandant du *Suffren*, de conférer avec Grimouard, il rajoute le lendemain à la lettre la mention suivante : « *uno avulso non deficit alter*. Au surplus, il prendra les ordres du V. A. Thévenard<sup>71</sup>. » En attendant ce remplacement de Grimouard que Taillevis veut croire d'une simplicité proverbiale, il recommande donc Obet au commandant des armes à Brest. Les députés à la Convention, en revanche, semblent légitimement très inquiets de ces flottements à la tête des flottes alors que la guerre contre la Grande-Bretagne et les Provinces-Unies a débuté, et consacrent une bonne partie de leurs séances à la recherche de moyens de sélectionner de nouveaux officiers.

### *Naviguer entre discours et réalités : la mutation du corps des officiers*

La séquence de l'entrée en guerre est particulièrement intéressante en ce qui concerne la direction politique de la marine, car elle voit notamment émerger la proposition de « l'élection » de certains officiers, votée le 18 mars 1793. L'idée de s'en remettre à l'élection pour une fonction aussi technique que celle d'officier de marine a pu être considérée comme la preuve définitive d'un malentendu profond entre assemblées révolutionnaires et fait naval. Néanmoins, c'est conclure un peu vite : il importe de reprendre à la fois la séquence dans son ensemble ainsi que la lettre de la loi du 18 mars.

Tout d'abord, les Conventionnels décident d'un rapport sur les officiers du commerce le 10 février, après réception d'un pétitionnaire<sup>72</sup>. C'est Bréard qui se charge de ce rapport ; il propose d'abord l'abaissement du temps de mer nécessaire pour l'obtention du grade d'enseigne entretenue, et surtout que ce décompte soit considéré indistinctement entre la navigation privée et celle sur des navires de l'État (article X)<sup>73</sup>. Un garde-fou important est levé ; des officiers n'ayant jamais connu la marine de guerre peuvent en théorie aspirer à un grade certes subalterne mais néanmoins important. Il est donc possible, dans ce cas exclusivement, de parler d'officiers marchands ou du commerce. Treize postes sont par ailleurs réservés, sur la liste des capitaines de vaisseau au choix,

<sup>68</sup> RACSP, tome 2, p. 120, 13 février 1793.

<sup>69</sup> SHD-MV, BB1 3 f°166, rapport des bureaux de la Marine, première quinzaine de février.

<sup>70</sup> Il s'agit de Charles-Léon de Taillevis, ancien député de Saint-Domingue à la Constituante.

<sup>71</sup> « L'un étant disparu, un autre le remplace » (SHD-MV, BB4 17 f°181, lettre de Obet au Ministre de la Marine, notes en marge de Taillevis, 12 et 13 février 1793).

<sup>72</sup> AP, vol. LVI, p. 444, 10 février 1793.

<sup>73</sup> AP, vol. LVI, p. 221, 5 février 1793.

pour les anciens capitaines du commerce déjà reçus au grade d'enseigne entretenu. Le seul officier dans ce cas que la documentation évoque est Leissègues, qui bondit du commandement d'un simple aviso à celui d'une frégate, passant d'enseigne non entretenu à capitaine de vaisseau d'une traite<sup>74</sup>. Le choix est en l'occurrence excellent, comme en témoigne sa carrière ultérieure, mais n'est pas forcément représentatif du reste de la promotion. Ce compromis sur l'ouverture du corps ayant été décidé, le reste des promotions de capitaine de vaisseau au choix a pu se faire et la liste des 57 promus est envoyée dans les ports le 8 février<sup>75</sup>. On compte parmi eux quelques officiers ayant réalisé de brillantes carrières : Nielly, Van Stabel, Cosmao-Kerjulien, Renaudin, Vence ainsi que Duplessis-Grénédan. Néanmoins, paradoxalement, ces officiers choisis semblent avoir eu des trajectoires moins poussées que ceux avancés à l'ancienneté. Une étude plus détaillée serait nécessaire pour savoir si les officiers promus au choix ont été peu performants, ou s'ils ont été ralentis dans leur carrière précisément du fait du moment de leur promotion.

Lors des débats sur la loi du 6 février 1793, Jeanbon Saint-André, député montagnard du Lot, joue le rôle précédemment tenu par Kersaint en critiquant ces réformes et en exigeant une refonte complète du corps de la marine. Il admet la possibilité que le niveau technique baisse avec l'admission massive de nouveaux individus, mais semble affirmer que ces nouveaux officiers s'accorderont avec le type de guerre nouvelle qu'il entend mener :

Il faut qu'ils renouvellent les temps des Jean Bart, et des Duguay-Trouin, qui certes n'étaient pas de grands géomètres, mais qui avaient cette chaleur de l'âme, ce coup-d'œil rapide qui est le vrai talent du marin, et qui seul commande la victoire ; qu'ils mettent à profit l'impétuosité française, l'enthousiasme de la liberté, pour triompher de leurs ennemis. Peut-être dédaignant, par esprit de réflexion et de calcul, des évolutions savantes, jugeront-ils plus convenable et plus utile de tenter ces combats à l'abordage où le Français fut toujours vainqueur, et d'étonner ainsi l'Europe, par de nouveaux prodiges d'intrépidité<sup>76</sup>.

Ce passage de Jeanbon Saint-André sur les « évolutions savantes » est fondamental, car il a été repris largement par l'historiographie, notamment britannique, qui y voit une preuve définitive d'une pensée de la guerre navale toute idéologique chez les Montagnards<sup>77</sup>. Mahan, notamment, en fait un élément clé de sa démonstration, et a été lui-même repris par la suite<sup>78</sup>. Jeanbon Saint-André n'est pas le seul à évoquer l'abordage comme un moyen de changer la guerre

---

<sup>74</sup> SHD-Brest, 1 E 247, f°819-820, lettre de Monge à Thévenard et Redon, 15 février 1793.

<sup>75</sup> La liste des officiers promus par ce biais est entièrement reproduite en Annexe n°6.

<sup>76</sup> AP, vol. LVI, p. 221, 5 février 1793, p. 223.

<sup>77</sup> Olivier ARANDA, « L'historiographie anglaise de la puissance navale pendant la Révolution française », *La Révolution française*, art. cit., p. 13-14. Une partie du problème vient du fait que l'expression « évolutions savantes » a été traduite par *skillful evolutions*, ce qui est erroné. Le mot *skill*, en anglais, renvoie à l'idée de compétence, d'habileté technique, quand Jeanbon Saint-André emploie le mot « savantes » avec une connotation très claire de manœuvres trop théoriques, trop abstraites, superflues.

<sup>78</sup> Alfred T. MAHAN, *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire: 1793-1812*, volume 1, op. cit. p. 37.

sur mer ; il s'agit en réalité d'un véritable *topos*, à l'image de l'attaque à la baïonnette à terre<sup>79</sup>. Mais, tout comme d'ailleurs la question de la charge à la baïonnette, il s'agit d'une pure construction verbale. Durant ses nombreuses et significatives missions dans les ports, Jeanbon Saint-André n'évoque jamais l'abordage comme une tactique possible pour la marine française, et agit au contraire en faveur des innovations d'artillerie<sup>80</sup>. Il s'agit donc d'une stratégie discursive, à destination notamment des sans-culottes parisiens, voire d'une simple déclaration hasardeuse vite rectifiée par le contact avec la réalité des ports. En l'occurrence, l'argument est commode pour justifier les changements dans le corps des officiers, avant tout dictés par la nécessité. Ce hiatus entre discours et action menée est particulièrement fréquent dans le domaine naval, pendant la Révolution française.

Le 18 mars, la gauche du Comité de marine parvient à compléter la loi en ajoutant un mode d'accession au grade de capitaine de vaisseau par élection<sup>81</sup>. Le processus précis est assez complexe : c'est le ministre de la Marine qui établit une liste de candidats ; ensuite, les marins du département élisent les officiers qui leur conviennent, qui se voient attribués le grade de capitaine de vaisseau. Enfin, l'emploi ou non des capitaines de vaisseau nouvellement nommés revient au ministre, qui a donc la main tant au début qu'à la fin du processus.

Ces deux textes, du 6 février et 18 mars 1793, marquent le point le plus avancé dans la volonté de changer la composition du corps des officiers de la marine du point de vue des dispositions législatives. Néanmoins, il importe de souligner que ces évolutions sont largement de façade, à l'image de la rhétorique de l'abordage. Il n'existe aucune trace dans les archives de capitaines de vaisseau ayant commandé à la mer qui soient parvenus à leur grade par l'élection, sans avoir un état de service à l'avenant. Surtout, ce mode de désignation semble avoir été très peu fréquent.

La loi du 6 février est apparemment à l'origine de l'entrée dans la marine de plusieurs cas problématiques. Le capitaine Mullon, de la *Cléopâtre*, s'en plaint à Monge le 5 avril :

La convention nationale a été trompée en adoptant le projet de décret qui lui a été présenté sur le mode de remplacement des officiers de marine décret qui considère une longue délégation comme le seul titre à être compris dans le nouveau corps et qui ne fait aucune attention au talent des individus qu'on n'y emploie. Comme s'il n'était pas prouvé que très souvent un navigateur qui aura passé toute sa vie à la mer n'a d'autres connaissances qu'une routine qui le dirige et qui certainement ne peut être mise en comparaison avec l'instruction tant pratique que théorique à laquelle ce sera appliqué un officier<sup>82</sup>.

---

<sup>79</sup> Olivier ARANDA, « “Pour visiter Pitt en bateau” : les canons de la République », *Annales historiques de la Révolution française*, n°393, 2018/3, p. 35-55.

<sup>80</sup> *Ibid.*

<sup>81</sup> « Décret relatif à la promotion au grade de capitaine des vaisseaux de la République », RLMC, vol. 3, p. 377. Voir aussi la genèse de la loi dans Léon LÉVY-SCHNEIDER, *Le conventionnel Jeanbon Saint-André*, *op. cit.*, p. 317-320.

<sup>82</sup> SHD-MV, BB4 15 f°153, lettre de Mullon au Ministre de la Marine, 15 avril 1793.

Il est néanmoins frappant d'observer que dans la même lettre où il émet cette critique, Mullon recommande la promotion de l'enseigne entretenu Manac'h au grade de lieutenant. Ce paragraphe est souligné en marge par l'adjoint au ministre qui a réceptionné le document, avec la mention « 6e division », qui est celle des personnels de la marine. Il faut l'affirmer clairement : c'est de cette manière, par le renvoi des remarques des capitaines et officiers généraux aux bureaux de la Marine, que se fait l'essentiel de l'avancement aux grades supérieurs durant toute la période révolutionnaire, et certainement pas par l'élection ou le choix des sociétés populaires. S'il est indéniable que l'ouverture extrême du corps induite par la loi du 6 février 1793 a permis l'entrée de brebis galeuses dans la marine, seuls ceux qui sont recommandés par la suite par d'autres officiers parviennent à monter en grade. Dans ces recommandations se mêlent évidemment des jeux d'alliances familiales et affinitaires, d'une manière que l'on retrouve aussi clairement dans la marine britannique<sup>83</sup>. Les exemples de promotion par cooptation sont innombrables. La Bretèche, par exemple, commandant une simple gabarre au printemps 1793 est recommandé par Morard de Galles au ministre en ces termes : « Je prends la liberté de vous recommander ce citoyen qui conviendrait mieux au commandement d'une bonne frégate<sup>84</sup>. » Morard est exaucé dans la foulée car dès août 1793, La Bretèche est au commandement de l'*Engageante*, une frégate de 26 canons<sup>85</sup>. Un exemple de réseau qui joue pleinement est celui qui relie le capitaine Lacrosse, déjà évoqué, et Bertrand Kéranguen, autre officier supérieur qui est aussi son beau-père. Ce dernier est recommandé par Lacrosse comme « un excellent marin, un meilleur patriote fondateur du club de Brest<sup>86</sup> ». Commandant seulement une corvette en novembre 1792, Bertrand Kéranguen est nommé à la tête d'un vaisseau, l'*Achille*, en mars 1793<sup>87</sup>. À son tour, il pousse pour la promotion de Lacrosse et exprime sa satisfaction au ministre en ces termes : « Je vous remercie d'avoir récompensé le citoyen La Crosse, toute sa famille me charge de vous faire le remerciement<sup>88</sup>. »

Lacrosse est néanmoins promu avant tout pour ses succès aux Antilles. De même, tous les capitaines s'étant illustrés dans les duels de frégates du printemps 1793 sont promus. Van Dongen, qui s'empare de la frégate *Hyaena* en mai 1793 est nommé capitaine de vaisseau sur un trois-ponts, le *Révolutionnaire*, l'année suivante. Il se plaint même d'une avancée trop rapide dans la carrière : « J'avou que ce cet post est au desus de ma force et que j'ai besoin tout ma patriottisme et grand

---

<sup>83</sup> Nicholas A. M. RODGER, *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain, 1649-1815*, op. cit., p. 388-389.

<sup>84</sup> SHD-MV, BB4 16 f°208, lettre de Morard de Galles au Ministre de la Marine, 30 mai 1793.

<sup>85</sup> SHD-MV, BB4 18, dossier de la frégate l'*Engageante*.

<sup>86</sup> SHD-MV, BB4 12 f°112, lettre de Lacrosse au Ministre de la Marine, 10 octobre 1792.

<sup>87</sup> SHD-MV, BB4 13, dossier du *Pandour*, BB4 17, dossier de l'*Achille*.

<sup>88</sup> SHD-MV, BB4 17 f°8, lettre de Bertrand Kéranguen au Ministre de la Marine, 9 avril 1793.

désir d'être utile à la patrie pour me soutenir dans mes occupations<sup>89</sup> » ; d'origine hollandaise lui aussi, sa maîtrise du français est faible. Le capitaine Bompard, qui prend le dessus avec l'*Embuscade* sur la frégate britannique *Boston* le 31 mai 1793, est de même élevé dans les mois qui suivent au grade de capitaine de vaisseau et nommé au commandement d'un 74 canons<sup>90</sup>.

En somme, il importe de relativiser les changements apportés par les lois de février/mars 1793 au corps des officiers. La large ouverture du recrutement, dictée par les circonstances, est à l'évidence à l'origine de l'entrée d'incompétents dans la marine<sup>91</sup>. Néanmoins, à partir du grade de lieutenant, l'avancement se fait de la manière la plus traditionnelle par le patronage des officiers supérieurs et de la famille, ce qui inclut népotisme et favoritisme à l'image du reste du XVIII<sup>e</sup> siècle. En témoigne d'ailleurs la perpétuation de certaines dynasties maritimes. Le fils du vice-amiral Thévenard passe ainsi capitaine de vaisseau durant le printemps 1793 ; celui de Jean Dalbarade, ministre de la Marine à partir d'avril 1793, est à Aboukir comme commandant du *Conquérant*<sup>92</sup>. La faveur politique joue elle aussi. Ainsi un certain Régner est-il recommandé comme « un excellent marin, plein de zèle et de connaissances » par Brissot lui-même, le 18 février 1793<sup>93</sup>.

Enfin, les nominations les plus importantes ne se font pas par l'outil des promotions telles que prévues par la loi. Morard de Galles est ainsi nommé par le Conseil Exécutif à la tête de la flotte de Brest le 15 février 1793, en remplacement de Grimouard<sup>94</sup>. Morard s'empresse d'ailleurs, dès le 18, de préciser qu'il préférerait un commandement en sous-ordre, ce qu'il réitère régulièrement durant la période<sup>95</sup>. La crise est donc sévère pour pourvoir aux plus hauts commandements. Un homme néanmoins recherche les responsabilités et connaît une ascension fulgurante dans les mois qui suivent l'entrée en guerre : Kerguelen. En disgrâce sous l'Ancien Régime depuis une condamnation de 1775, il est rappelé au service par un décret nominatif proposé par Thuriot à la Convention nationale<sup>96</sup>. Les députés sont donc loin d'être inactifs dans le domaine du recrutement des officiers. Il en va de même en ce qui concerne les premières inflexions dans la direction politique de la marine, qui s'accumulent à partir de l'entrée en guerre.

---

<sup>89</sup> SHD-MV, BB4 24 f°162, lettre de Van Dongen au Ministre de la Marine, 23 brumaire an II (13 novembre 1793).

<sup>90</sup> SHD-MV, BB4 38, dossier du vaisseau *Montagnard*.

<sup>91</sup> « On était bien forcé de faciliter l'accès des hauts grades aux officiers roturiers offerts par la marine marchande, les nobles de la carrière ayant émigré ou restant suspects de vouloir émigrer » (Léon LÉVY-SCHNEIDER, *Le conventionnel Jeanbon Saint-André*, op. cit., p. 319).

<sup>92</sup> SHD-MV, BB4 28 dossier de la frégate *Insurgente* ; BB4 125, dossier du vaisseau *Conquérant*.

<sup>93</sup> SHD-MV, BB1 3 f°207, rapport des bureaux de la Marine, 18 février 1793.

<sup>94</sup> SHD-MV, BB1 4 f°38, rapport des bureaux de la Marine.

<sup>95</sup> SHD-MV, BB4 16, f°141, lettre de Morard au Ministre de la Marine, 18 février 1793.

<sup>96</sup> AP, vol. LVIII, p. 216, 5 février 1793.



Si Kerguelen peut à cette date entamer une trajectoire qui le mène rapidement aux plus hautes fonctions au sein du ministère de la Marine, c'est parce que celui-ci, comme les autres acteurs impliqués dans la direction de la marine, est en mutation rapide du fait de la guerre. Le 14 février, ce point a été évoqué, les divisions du ministère sont réorganisées<sup>97</sup>. Prenant prétexte de ce changement, Monge présente sa démission : « Au moment d'une nouvelle organisation de la marine, il est bon qu'il y ait une réforme sur les personnes et sur les choses<sup>98</sup>. » À cette date, le poste de ministre de la Marine a pris une valeur politique qu'il n'avait pas avant l'entrée en guerre. Il fait donc l'objet d'un véritable débat partisan. Dans son numéro du 20 février 1793, Marat croit pouvoir dénoncer un complot des Girondins pour nommer Kersaint au ministère<sup>99</sup>. Mais finalement, c'est Monge qui est largement réélu par appel nominal, le 18 février, avec 366 voix<sup>100</sup>. Kersaint arrive néanmoins deuxième avec 57 suffrages, et Monge n'est guère renforcé par cette réélection. Danton, parmi d'autres, multiplie les critiques à la Convention. Le 10 mars, il demande « si le citoyen Monge [...] peut convenablement remplir le poste de ministre de la Marine quand nous voyons qu'aucune de nos frégates n'est sorties<sup>101</sup> ».

À cette date, les enjeux autour de la marine se sont encore élevés de plusieurs crans, car le 7 mars 1793, les Conventionnels ont déclaré la guerre à l'Espagne<sup>102</sup>. Dans le domaine maritime et colonial, il ne s'agit pas que d'un adversaire de plus, mais d'un bouleversement stratégique. La Méditerranée occidentale cesse d'être un espace où la flotte de Toulon est susceptible d'équilibrer des forces britanniques. Barbaroux, malgré les restes d'enthousiasme révolutionnaire, propose un constat lucide lorsqu'il affirme le 23 mars 1793 :

La France doit compter sur ses marins comme sur ses soldats ; mais, si nous avons pour nous le courage, nos ennemis ont pour eux le nombre de leurs vaisseaux. Je sais tout ce qu'on peut attendre des efforts d'une grande nation, luttant contre la tyrannie, [...] mais je n'en suis pas moins persuadé que, dès le moment où nous aurons dans la Méditerranée une escadre ennemie, toutes nos relations commerciales avec les peuples seront rompues au midi comme au nord<sup>103</sup>.

Là encore, le constat des forces navales en présence est correct, et le diagnostic général particulièrement juste vient montrer la présence d'esprit de certains Girondins dans le domaine maritime.

---

<sup>97</sup> Voir Chapitre 1.

<sup>98</sup> *Le Logotachigraphe*, n°44, 14 février 1793, p. 3.

<sup>99</sup> *Journal de la République française*, n°128, 20 février 1793.

<sup>100</sup> *Le Logotachigraphe*, n°52, 22 février 1793, p. 8.

<sup>101</sup> *Thermomètre du jour*, n°437, 12 mars 1793, p. 4.

<sup>102</sup> « Rapport et décret qui déclare que la République française est en guerre avec l'Espagne », RLMC, vol. 3, p. 352-370.

<sup>103</sup> AP, vol. LX, p. 498, 23 mars 1793.

Les possessions françaises dans les Antilles, elles aussi, sont privées d'un appui considérable par l'entrée en guerre de l'Espagne et se retrouvent isolées. Néanmoins, la nouveauté dans ce domaine est relativisée par un autre acte de la Convention : le 19 février, les neutres sont autorisés à ravitailler les colonies<sup>104</sup>. Après seulement dix-huit jours de guerre, la République acte donc son absence de maîtrise de la mer et même son incapacité à assurer le commerce avec ses possessions. L'exclusif colonial se termine abruptement, et à Paris on compte sur les Américains pour se charger du commerce avec la Guadeloupe et la Martinique. Dès cette date, le commerce hauturier français s'effondre radicalement, alors que les marchands britanniques poursuivent leur commerce sous la protection de convois. Sur le flanc nord de l'Europe, l'isolement de la France s'accroît aussi rapidement, comme l'a diagnostiqué justement Barbaroux. Une convention signée entre Grande-Bretagne et Russie le 25 mars, deux jours après son discours, exclut totalement les navires français de la Baltique<sup>105</sup>. Les munitions navales essentielles de cet espace, notamment les grands mâts en pin ainsi que le chanvre de Riga ne peuvent plus parvenir dans les ports français qui en dépendent. C'est aussi une route majeure pour les grains qui se ferme, alors que le risque de disette commence à être évoqué de plus en plus fréquemment dans les papiers de la marine<sup>106</sup>.

Face à un front uni qui oppose une formidable barrière commerciale et militaire à la République, la Convention hésite sur la marche à suivre. La première attitude décidée dans le domaine maritime est celle de la conciliation avec les puissances de l'Europe, et notamment les neutres. Le rapport du 1<sup>er</sup> mars 1793 qui annule tous les traités commerciaux signés par la France avec les États avec lesquels elle est en guerre (et donc surtout le traité de libre-échange franco-anglais de 1786) précise explicitement à l'article VIII que « la Convention nationale, jalouse de ne laisser aucun doute sur les intentions et la loyauté de la nation française, déclare qu'elle autorise tous chargements d'objets [...] faits sur navires neutres dans les ports de la République<sup>107</sup> ». Le parti-pris est donc celui du *free ships make free goods*, c'est-à-dire de la liberté des mers. Il présente le double avantage de faciliter le ravitaillement français par la navigation neutre et de se concilier

---

<sup>104</sup> Silvia MARZAGALLI, « La guerre européenne et ses effets sur le commerce atlantique », dans *Bordeaux et les États-Unis, 1776-1815. Politique et stratégies négociantes dans la genèse d'un réseau commercial*, op. cit., p. 96.

<sup>105</sup> James W. MARCUM, « Catherine II and the French Revolution: A Reappraisal. », art. cit., p. 197. À noter que l'essentiel du commerce français de la région se fait par les neutres, c'est donc par l'inspection de ceux-ci que les coalisés peuvent porter les coups les plus durs à la République.

<sup>106</sup> Pierrick POURCHASSE, « Le blocus britannique de 1793 contre la France révolutionnaire, une tentative pour "affamer le rebelle" », art. cit., p. 254. Pierrick POURCHASSE, « Speculations and Embargoes on the Grain Trade at the Time of the Revolutionary Wars (1792-1795) », dans Katherine B. AALESTAD, Johan JOOR, *Revisiting Napoleon's Continental System*, New York, Palgrave Macmillan, 2015, p. 69-80.

<sup>107</sup> « Décret qui annule tous traités d'alliance et de commerce passés entre la France et les puissances avec lesquelles elle est en guerre, et défend l'introduction en France de diverses marchandises étrangères », RLMC, vol. 3, p. 340.

ces puissances en accroissant leur commerce. En revanche, c'est acter la fin du commerce français, que l'on s'estime incapable de protéger et qui se retrouve privé de tout avantage ou monopole. Le 3 mai, Barère fait adopter en sus l'indemnisation de tous les armements que les neutres financeraient pour se défendre de leurs ennemis<sup>108</sup>. Il s'agit du premier d'une très longue liste de signaux envoyés par la France pour encourager les neutres à refuser le rôle de police des mers que s'arrogent les Britanniques et la domination politique qu'elle induit ; ces efforts contribuent à la fin de la période à l'établissement de la ligue des neutres, qui a un rôle fondamental dans la fin du conflit.

Ces tentatives, principalement à destination des puissances neutres comme le Danemark, s'intensifient néanmoins surtout à partir de 1795. Au printemps 1793, une philosophie concurrente du droit maritime commence à apparaître notamment dans le camp montagnard. En effet, autour de Gaspard Ducher, qui se rapproche de ce bord politique à ce moment, se construit l'idée d'un acte de navigation français<sup>109</sup>. Il s'agit d'imiter les actes anglais du XVII<sup>e</sup> siècle et de réserver le commerce national aux bâtiments français, ce qui semble très ambitieux au regard de la relative faiblesse des réseaux financiers et commerciaux français. Le projet, publié le 12 février 1793, se propose donc d'empêcher le commerce britannique ou néerlandais de servir de roulier des mers, et d'obliger les relations commerciales à être directes de nation à nation, sans intermédiaires<sup>110</sup>. Ducher espère aussi abaisser le prix des importations de ce fait, en excluant l'achat de farine américaine sur la place de Londres, par exemple. L'auteur semble prendre assez peu au sérieux les implications de la guerre navale pour son système. Communiant dans la doxa de la période côté français, il défend une stratégie indirecte : « Attaquez donc le commerce anglais, attaquez-le par des décrets & par la course, le peuple anglais reformera les décrets de Georges, & lui refusera des taxes destinées à entretenir des flottes qui ont plus d'éclat national que d'utilité réelle<sup>111</sup>. » Or, il y a là une contradiction car le régime commercial qu'il propose est particulièrement lié à la marine d'État, puisqu'en temps de guerre il faut compter sur la flotte pour protéger ce commerce réservé aux nationaux. Si Ducher ne semble pas avoir saisi les conditions stratégiques navales nécessaires à l'application de ses travaux (ou alors les renvoie-t-il exclusivement au moment de la paix), il n'en va peut-être pas de même pour d'autres acteurs, comme notamment Barère. Le projet d'acte de navigation, que ce dernier fait adopter le 21 septembre 1793 est donc une des premières dissonances

<sup>108</sup> Manuel COVO, *Commerce, empire et révolutions dans le monde atlantique : la colonie de Saint-Domingue, entre métropole et États-Unis (ca. 1778-ca. 1804)*, op. cit., p. 377-378.

<sup>109</sup> Allan POTOFSKY, « G.J.A. Ducher and the Collapse of "Doux Commerce" in the Atlantic During the Era of Revolutions », *Cahiers Charles V*, n°39, 2005, p. 174-176.

<sup>110</sup> G. J. A. DUCHER, « Acte de navigation. 12 février 1793 » dans *Acte de navigation, avec ses rapports au commerce, aux finances, à la nouvelle diplomatie des Français*, vol. 1, Paris, Imprimerie Nationale, 1793, 108 p.

<sup>111</sup> *Ibid.*, p. 4.

dans le pessimisme sur les capacités de la marine française qui avait prévalu jusque-là dans les cercles dirigeants de la République<sup>112</sup>. En effet, le camp montagnard affiche par la suite les plus grandes ambitions dans le domaine naval, généralement sans pouvoir les mettre en œuvre. En faisant voter cette loi d'acte de navigation, Barère prend par ailleurs le contre-pied en termes d'approche des neutres vis-à-vis de son propre décret du 3 mai 1793, sans toutefois leur fermer totalement la porte car le projet se réserve la possibilité d'une exception dans leur cas<sup>113</sup>. Cette sinuosité malgré tout marquée de la pensée de Barère se comprend par ce que Pierre Serna a désigné comme l'« opportunisme républicain », c'est-à-dire une adaptation permanente aux circonstances politiques du moment dans la recherche de l'intérêt de la République<sup>114</sup>.

À la date de la première publication du projet, les performances de la marine républicaine semblent néanmoins être de nature à modérer tout rêve de domination française dans l'Atlantique, qui constitue l'objectif avoué de Ducher<sup>115</sup>. En effet, le rapport de force stratégique ainsi que les performances initiales de la flotte française ne vont pas dans ce sens.

### 3. Les débuts de la campagne navale : chronique d'un désastre annoncé ?

Les premières hésitations stratégiques durant la guerre contre la Grande Bretagne méritent d'être traitées en profondeur, car elles en disent long sur le rapport entre politique et militaire, ainsi que sur les réalités militaires avec lesquelles les différents acteurs doivent compter. En particulier, un des problèmes de la stratégie indirecte apparaît immédiatement : la difficulté de s'en prendre au commerce de l'adversaire en évitant ses unités militaires. Devant le blocage des unités légères françaises par des corvettes ou frégates britanniques, les autorités parisiennes envoient en effet en mer des forces de plus en plus importantes, au risque de provoquer une bataille qu'ils avaient cherché à éviter en premier lieu. L'engrenage a été décrit par l'amiral Castex dans ses *Théories stratégiques* :

La guerre aux communications a toujours donné des résultats décevants [...] l'ennemi [...] réagira et détachera à la protection de ses communications des croiseurs avec lesquels l'assaillant aura maille à partir. Il le pourra d'autant mieux que cet assaillant aura renoncé à la guerre entre escadres, que celles de l'ennemi sont ainsi sans emploi et qu'elles constituent un réservoir de forces disponibles. Évidemment, pour couper court à cette intervention

<sup>112</sup> Voir *supra* chapitre précédent.

<sup>113</sup> Manuel COVO, *Commerce, empire et révolutions dans le monde atlantique : la colonie de Saint-Domingue, entre métropole et États-Unis (ca. 1778-ca. 1804)*, op. cit., p. 386.

<sup>114</sup> Pierre SERNA, « Barère, penseur et acteur d'un premier opportunisme républicain face au directoire exécutif », *Annales historiques de la Révolution française*, n° 332, 2003/2, p. 101-128.

<sup>115</sup> L'auteur du projet porte en effet « une ferme et ambitieuse conviction de la possibilité d'une prédominance française absolue dans le monde atlantique » (Allan POTOFSKY, « G.J.A. Ducher and the Collapse of "Doux Commerce" in the Atlantic During the Era of Revolutions », art. cit., p. 174).

désagréable des croiseurs ennemis, il y a un remède : grouper les corsaires en divisions. Mais l'ennemi en fera autant avec ses croiseurs. Pour conserver la supériorité, il faudrait constituer de véritables escadres de course [...] De fil en aiguille, on serait ramené à ce point de départ auquel on avait d'abord tourné le dos, la lutte entre forces organisées<sup>116</sup>.

Cette théorie se trouve pleinement illustrée par les tout premiers mois de la guerre, durant laquelle la stratégie indirecte est employée par la République.

### *Les hésitations stratégiques révélatrices de l'hiver 1793*

Au moment de l'entrée en guerre, l'accent a été mis par le Conseil exécutif sur le rassemblement de la flotte. Aucun contrordre n'est donné dans les jours qui suivent. Au Conseil exécutif comme au Comité de défense général, les plans d'opérations continuent d'être exposés à un rythme très soutenu. Le député Sillery notamment se présente à ce dernier le 11 février pour proposer un « plan de campagne maritime<sup>117</sup> ». Deux jours plus tard, Kersaint écrit une autre proposition conservée dans les papiers de Brissot. Reprenant les grandes lignes tracées dans ses interventions à la Convention, il propose d'« attaquer le commerce de nos ennemis avec 50 frégates et quelques divisions de vaisseaux habilement disposés pour les soutenir – cette course méthodique et dont on avait donné le plan pouvait [...] produire de grands avantages mais celle des particuliers, est une loterie désavantageuse qui nuira forcément aux classes<sup>118</sup> ». Il recommande en outre une « défensive menaçante pour l'Angleterre qui craindra toujours un débarquement<sup>119</sup> », ainsi que des expéditions contre Terre-Neuve ou la Louisiane. Il s'agit là de tous les ingrédients de la stratégie indirecte, et de choix stratégiques qui s'inscrivent dans la continuité du XVIII<sup>e</sup> siècle. Cette grammaire est largement partagée ; au même moment, un rapport au ministre de la Marine déconseille la construction de trois-ponts, type de vaisseaux destinés par excellence au combat de flotte, « remarquables que par leurs monstruosité<sup>120</sup> ».

Kersaint fait prévaloir son point de vue, car la chasse au commerce devient rapidement une priorité durant tout le mois de février. Un rapport de la 1<sup>ère</sup> division du ministère de la Marine en témoigne : « Le Ministre ayant senti que l'on ne pouvait faire une guerre avantageuse aux puissances coalisées qu'en débutant par couvrir la mer de corsaires pour intercepter les navires et les matelots que l'Angleterre attend avec impatience pour grossir ses armements, il a ordonné la

---

<sup>116</sup> Raoul CASTEX, *Théories stratégiques, tome I, Généralités sur la stratégie, la mission des forces maritimes, la conduite des opérations*, op. cit., p. 147.

<sup>117</sup> RACSP, tome 2, p. 108-109.

<sup>118</sup> AN, 446 AP 9, f<sup>o</sup> 133-135, lettre de Kersaint à Brissot, 13 février 1793.

<sup>119</sup> *Ibid.*

<sup>120</sup> SHD-MV, BB1 4 f<sup>o</sup> 183-184, rapport des bureaux de la Marine, 15 février 1793.

sortie de celle de nos corvette et frégate qui était prête à prendre la mer<sup>121</sup>. » Il s'agit aussi de profiter d'un temps où l'ennemi est peu présent, à la fois car la mobilisation ne fait que commencer avec le retour progressif des marins britanniques et aussi parce que l'on se trouve avant les tempêtes d'équinoxe qui marquent généralement l'ouverture d'une campagne navale<sup>122</sup>. Les croisières sont coordonnées par le commandant des armes à Brest, Thévenard. Néanmoins, ces sorties d'unités légères se retrouvent dans un premier temps bloquées par des vents contraires, c'est-à-dire de forts vents d'ouest dominants dans l'Atlantique<sup>123</sup>. Surtout, elles rencontrent à leur tour des croiseurs britanniques :

Elles ont été chassées par l'ennemi en force supérieures : le ministre en conséquence s'est décidé à faire sortir des forces plus considérables et il a ordonné [...] à toutes les forces, consistant en trois vaisseaux et quatre frégates qui était sur rade à Brest de mettre à la voile pour aller chercher l'ennemi et de là s'établir en croisière : cette mesure sage et rigoureuse est en exécution<sup>124</sup>.

Il s'agit là exactement du schéma décrit par Castex d'une montée en gamme des moyens employés dans la chasse au commerce, qui ramène invariablement à la possibilité d'affrontements entre escadres. Néanmoins, les vaisseaux français en question ne rencontrent pas d'ennemis. Les tempêtes de l'équinoxe suffisent à les ramener à Brest, ce qui sera évoqué plus loin.

Dans les semaines qui suivent, la planification d'expéditions lointaines se poursuit en parallèle du suivi des opérations à Brest. L'océan Indien, de nouveau, est au centre des attentions. Le 7 mars au Conseil exécutif, Monge est présent avec ses six adjoints et une discussion serrée sur l'opportunité de l'envoi d'une escadre avec 4 500 hommes de troupe sous les ordres de Choderlos de Laclos prend place, avec aussi une intervention du général Custine<sup>125</sup>. Finalement, un simple renfort naval de l'île de France est à nouveau confirmé suite aux objections de l'adjoint à la deuxième division qui doute de pouvoir assurer des vivres pour le corps expéditionnaire en plus des marins à Brest. Un éventuel envoi de troupes est renvoyé à la responsabilité de Toulon et de l'armée d'Italie. Durant toute la période, d'importants desseins opérationnels se retrouvent contrariés par la question des subsistances.

Les théâtres atlantique et indien concentrent donc l'attention lors des premières semaines de la guerre. Après l'annulation de l'expédition pour les petites Antilles, il n'est plus question d'envoyer de véritables escadres dans cet espace ; le 25 février, un rapport de la 1<sup>ère</sup> division de la Marine précise clairement : « Si le ministre pensais qu'il fallait envoyer un vaisseau il pourrait

---

<sup>121</sup> *Ibid.*, f° 41, « Escadre de la Manche », 6 mars 1793.

<sup>122</sup> SHD-MV, BB4 17 f° 144-145, rapport sur un projet de croisière du capitaine Duval, 16 février 1793.

<sup>123</sup> SHD-MV, BB1 4 f° 41, « Escadre de la Manche », 6 mars 1793.

<sup>124</sup> *Ibid.*

<sup>125</sup> SHD-MV, BB4 23 f° 131-137, « Rapport au conseil », 7 mars 1793. Ce document relevé par Norman Hampson est exceptionnel car il s'agit d'un procès-verbal complet d'une séance du conseil exécutif en présence de Monge et de tous ses adjoints.

disposer de l'Achille maintenant en rade. Mais on est bien éloigné de lui conseiller cette mesure [...] <sup>126</sup> » Aucun vaisseau n'est envoyé non plus, sans surprise, dans la Manche. En revanche, Monge et Taillevis semblent insister sur l'envoi de frégates dans cet espace, ce qui n'est pas sans risque <sup>127</sup>. Ces unités ont un tirant d'eau important et ne peuvent trouver un abri partout, là où de simples corvettes sont d'un emploi plus souple. Quel qu'en soit le responsable, cette décision reçoit des critiques quasi-unanimes, de la part de Kersaint <sup>128</sup>, mais aussi de Van Dongen et Van Stabel <sup>129</sup>, qui connaissent bien cette mer, ou encore Nielly <sup>130</sup>. De fait, plusieurs frégates françaises sont perdues en Manche durant le printemps 1793, comme la *Cléopâtre* capturée par Pellew, le 18 juin 1793 <sup>131</sup>. Ce premier succès permet notamment au cabinet britannique de rassurer son opinion publique ; une large publicité est donnée à la nouvelle, et le capitaine Pellew est fait chevalier en récompense de ce combat victorieux.

*L'éclatement de la contradiction entre marine et République ? La première croisière dans l'Atlantique de la flotte de Brest*

Il ne peut être question ici de reprendre l'ensemble des affrontements, notamment entre navires légers, depuis l'entrée en guerre. Néanmoins, une première plongée dans le domaine opérationnel est nécessaire à propos de la sortie de la division commandée par Morard de Galles. En effet, cette première action maritime dirigée contre l'Angleterre durant la décennie révolutionnaire, une brève croisière effectuée par les vaisseaux *Républicain*, *Achille* et *Tourville*, a reçu une attention disproportionnée par rapport à son importance réelle. Ce paradoxe s'explique facilement : pour une bonne partie de l'historiographie, il s'agit là de l'heure de vérité, qui correspond au dévoilement de l'impossibilité de concilier marine et République. Chevalier, notamment, décrit en détail les déboires de cette croisière laborieuse, marquée en particulier par la mort de Duval, capitaine du *Républicain*, lors d'une tempête <sup>132</sup>.

Le projet a d'abord été proposé par ce dernier, qui s'est échappé de l'escadre royaliste des Antilles et dont la carrière connaît depuis une ascension fulgurante <sup>133</sup>. À Brest, des débats similaires à ceux tenus à Paris ont en effet lieu sur l'emploi de la flotte, certains officiers estimant « qu'avant

<sup>126</sup> SHD-MV, BB4 23 f° 55, rapport au Ministre, 25 février 1793.

<sup>127</sup> SHD-MV, BB1 4 f° 41, « Escadre de la Manche », 6 mars 1793.

<sup>128</sup> AN, 446 AP 9, f° 133-135, lettre de Kersaint à Brissot, 13 février 1793.

<sup>129</sup> SHD-MV, BB1 3 f° 169, rapport au Ministre, février 1793.

<sup>130</sup> SHD-MV, BB1 4 f° 85, rapport au Ministre, 13 mars 1793.

<sup>131</sup> Richard WOODMAN, *The Sea Warriors*, London, Constable, 2001, p. 26-27.

<sup>132</sup> Louis Édouard CHEVALIER, *Histoire de la marine française sous la première république*, op. cit., p. 50-53.

<sup>133</sup> SHD-MV, BB4 17 f° 144-145, lettre de Duval au Ministre de la Marine, 16 février 1793.

d'envoyer des vaisseaux en croisière il fallait former une escadre en rade et la tenir prête<sup>134</sup> », ce qui n'est néanmoins pas le cas de Duval. Le projet est ensuite validé par la direction stratégique parisienne incarnée par Monge, dans le cadre de la montée en gamme de la chasse au commerce ennemi, les unités isolées françaises ayant été mises en échec par leurs vis-à-vis britanniques<sup>135</sup>. Le Conseil exécutif anticipe aussi que ce type de croisière sera rapidement impossible une fois les armements anglais suffisamment développés pour faire jouer leur supériorité numérique<sup>136</sup>. Il ne s'agit donc pas d'une lubie des représentants en mission à Brest, comme veut le croire Chevalier, soucieux de faire reposer la responsabilité des échecs sur les épaules du personnel politique<sup>137</sup>. La pression mise par ces derniers sur la marine pour qu'une sortie ait lieu le plus vite possible est néanmoins indéniable<sup>138</sup>.

La division française doit chasser les vaisseaux britanniques à l'ouvert de la Manche, notamment l'*Hector* et l'*Hannibal*, qui ont été correctement identifiés par les Français<sup>139</sup>. Ces vaisseaux britanniques faisaient partie des unités dites « de garde » depuis 1792, théoriquement prêtes à prendre la mer dans de très brefs délais. De même, la division française est constituée des unités immédiatement disponibles, c'est-à-dire le trois-ponts initialement destiné pour les Antilles, et les deux vaisseaux armés en premier par le port de Brest<sup>140</sup>. Il est frappant de constater que dans le cadre d'une stratégie pourtant indirecte, Monge et le Conseil exécutif n'hésitent pas à ordonner l'envoi d'une escadre pour en combattre une autre. Il est vrai que la présence d'un 110 canons du côté français assure théoriquement une solide supériorité. Aucun combat n'a néanmoins lieu : dès le 4 mars, les vaisseaux anglais sont rentrés au port<sup>141</sup>. La division française n'a donc à combattre que les éléments, qui s'avèrent un adversaire bien suffisant pour mettre en difficulté les équipages.

En effet, ceux-ci se révèlent largement défaillants. Pourtant, les commissaires de la Convention n'ont pas ménagé leurs efforts pour leur insuffler une inspiration politique. Dès le 18 février, lendemain de leur arrivée, Rochegude et ses collègues inspectent la division « pour y haranguer les équipages<sup>142</sup> ». Au début mars, ils assistent à un exercice du canon de la division ; « ils ont paru satisfaits » note Morard de Galles, ce qui peut sembler laisser entendre qu'il ne l'est

---

<sup>134</sup> AN, AF II 294 doss. 2461 f°7, compte rendu de conférence, février 1793.

<sup>135</sup> SHD-MV, BB4 16 f°19-20, lettre de Monge à Morard de Galles, 4 mars 1793.

<sup>136</sup> SHD-MV, BB4 23 f°135, « Rapport au conseil », 7 mars 1793.

<sup>137</sup> Norman HAMPSON, *La marine de l'an II : mobilisation de la flotte de l'Océan, 1793-1794*, op. cit., p. 73.

<sup>138</sup> SHD-MV, BB4 16 f°30, rapport des bureaux de la Marine, mars 1793.

<sup>139</sup> *VesselID* n°368136 dans Chris WARE, James J. COLLEDGE, Charles G. JONES, *Warship Histories, volume 1*, Greenwich, National Maritime Museum, 1986. SHD-MV, BB4 16 f°12, lettre de Monge à Morard de Galles, 26 février 1793.

<sup>140</sup> SHD-MV, BB4 16 f°14, lettre de Monge à Morard de Galles, 26 février 1793.

<sup>141</sup> *VesselID* n°368136 dans Chris WARE, James J. COLLEDGE, Charles G. JONES, *Warship Histories, volume 1*, op. cit.

<sup>142</sup> AN, AF II 294, lettre des représentants en mission au Comité de défense générale, 18 février 1793.



pas lui-même<sup>143</sup>. L'amiral se plaint notamment de la difficulté à rassembler les équipages et de la forte proportion de novices parmi les marins embarqués<sup>144</sup>. Les trois vaisseaux sont accompagnés par les frégates *Concorde*, *Thétys*, *Bellone*, *Sémillante*, *Pique*, la corvette *Blonde* et l'avisos *Sans-souci*, certaines unités se détachant au fil de la croisière. La division prend la mer le 9 mars, après qu'un renfort de dernière minute aux équipages a été amené la veille à Bertheaume<sup>145</sup>. Les premiers jours de navigation au large d'Ouessant se déroulent sans difficulté ; et la division fait en tout cinq prises britanniques<sup>146</sup>. Le 15, les unités françaises sont de retour devant Ouessant, mais la chasse d'un nouveau navire les maintient en mer. Dans les jours qui suivent, une tempête d'une très grande violence se lève. Le baromètre du *Tourville* indique 26,10 pouces de mercure<sup>147</sup>. Avec toutes les incertitudes liées à l'imprécision des instruments et aux difficultés de conversion, cela représente une pression d'environ 970 hectopascals, soit une violente dépression, probablement liée aux tempêtes d'équinoxe. Les 17 et 18 mars, les navires français sont pour l'essentiel à la cape\* et en grande difficulté, avant de parvenir à se glisser dans la rade de Brest ce dernier jour<sup>148</sup>. La croisière aura été finalement brève et sans éclat, alors qu'au même moment, ignorant de ces réalités, les bureaux rêvent d'un ambitieux plan de jonction de deux vaisseaux commandés par Kerguelen avec Duval, l'escadre réunie devant contourner la Grande-Bretagne par le nord pour finalement paraître devant Ostende<sup>149</sup>.

---

<sup>143</sup> SHD-MV, BB4 16 f° 143, lettre de Morard au Ministre de la Marine, 3 mars 1793.

<sup>144</sup> *Ibid.*

<sup>145</sup> *Ibid.*, f° 147, lettre de Morard au Ministre de la Marine, 20 mars 1793.

<sup>146</sup> *Ibid.*, f° 148-149.

<sup>147</sup> SHD-MV, BB4 17 f° 276, lettre du lieutenant Enouf au Ministre de la Marine, 20 mars 1793.

\* Il s'agit d'une allure où certaines voiles sont à contre, ce qui arrête le navire mais permet d'équilibrer les forces qui jouent sur lui. En conséquence, ce dernier est mieux à même d'essuyer les coups de vent.

<sup>148</sup> SHD-MV, BB4 16 f° 148-149, lettre de Morard au Ministre de la Marine, 20 mars 1793.

<sup>149</sup> SHD-MV, BB4 17 f° 32 à 34, « 1<sup>ère</sup> division Mouvements de l'armée navale expédition secrète », 23 mars 1793.

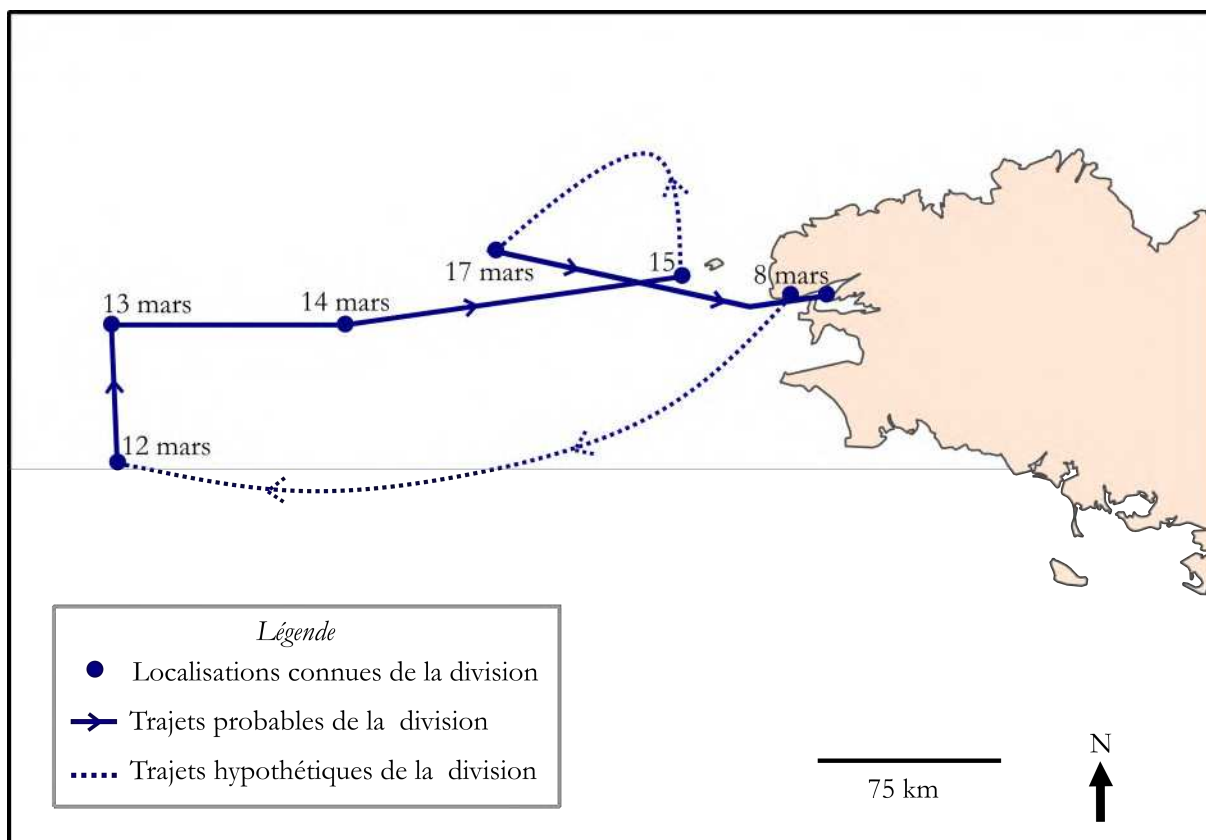


Schéma n°2 : Sortie de la division Morard/Duval, mars 1793<sup>150</sup>

La croisière a un bilan désastreux, car le *Tourville* est endommagé, son grand mât à changer entièrement, les autres vaisseaux ont perdu des mâts de hune ou de perruche ; et surtout, les équipages ont presque entièrement refusé le service<sup>151</sup>. Morard de Galles raconte ainsi la mort du capitaine du *Tourville* : « Le malheureux Duval a été la victime de son activité et son zèle et surtout de la mauvaise volonté de son équipage ; à 2h du matin ayant ordonné une manœuvre et personne ne se présentant pour l'exécuter il s'y est porté lui-même l'écoute de la grand-voile d'étai l'a frappé si violemment à la poitrine qu'il est expiré à 4h du matin<sup>152</sup>. » Douze autres membres de l'équipage périssent dans la tempête<sup>153</sup>. L'amiral tire un bilan désabusé des réalités politiques républicaines, dans un passage qui a été repris abondamment, notamment par Edouard Chevalier :

L'esprit des matelots est entièrement perdu, et tant qu'il ne changera pas, l'on ne doit s'attendre qu'à des revers dans les rencontres qu'on pourra faire, même en étant en force supérieure ; cette ardeur tant vantée qu'on leur attribue, consiste uniquement dans les mots de patriote, de patriotisme qu'ils répètent sans cesse et les acclamations de vive la nation, vive la république, quand on les a bien flagornés ; aucune envie de bien faire, ni de se ranger à leurs devoirs<sup>154</sup>.

<sup>150</sup> SHD-MV, BB4 16 f°147, f°164 ; BB4 18 f°32 ; BB4 19 f°180.

<sup>151</sup> SHD-MV, BB4 16 f°30, rapport des bureaux de la Marine, mars 1793.

<sup>152</sup> *Ibid.*, f°149.

<sup>153</sup> *Ibid.*, f°30.

<sup>154</sup> *Ibid.*, f°149.

Il convient de nuancer cette analyse ; l'échec sur le *Tourville* est notamment dû à une maistrance défailante, ce qui n'est pas le cas dans les mêmes proportions sur les autres vaisseaux<sup>155</sup>. Mais le constat de Morard est indéniable : les équipages ont rejeté toute subordination et n'ont pas rempli leurs tâches. Clairement, la discipline consentie pratiquée dans la rade de Brest, où les équipages sont particulièrement ménagés par les officiers en échange d'une subordination au moins de façade, a explosé au contact d'une tempête violente, qui nécessite des manœuvres difficiles et dangereuses. Sur les frégates, les capitaines ne sont pas non plus satisfaits de leurs équipages, loin de là<sup>156</sup>. Mais comment renforcer la discipline dans un système républicain, qui proscriit tout traitement attentatoire aux droits de l'homme, en tout cas dans l'esprit du ministre Monge ? Le citoyen Desbouillons, sous-chef d'administration à bord du *Tourville*, demande à pouvoir diminuer la solde des contrevenants, mais il ne s'agit évidemment que d'une mesure limitée<sup>157</sup>. La vie à bord est si difficile que même une peine de mise au fer peut apparaître comme une chance sur un navire, quand l'alternative est d'être envoyé prendre un ris\* dans une tempête. C'est là toute la spécificité de la marine et la difficulté de la discipline dans ce milieu spécifique.

Néanmoins, ce constat global d'échec n'est qu'un point de départ, et non une conclusion. Après ce revers initial, la marine parvient à remplir l'essentiel de ses missions durant l'été 1793 et même après. Les escadres légères, à l'image de celle qui échoue en mars 1793, ne tardent pas à acquérir une redoutable efficacité. Il faut donc se pencher sur la manière concrète dont le dépassement de l'apparente contradiction entre marine et République s'est organisé au jour le jour, à tous les niveaux, depuis la direction politico-stratégique de la guerre jusqu'au sein des équipages.

---

<sup>155</sup> SHD-MV BB4 17 f°09, lettre de Bertrand Kéranguen au Ministre de la Marine, 18 mars 1793.

<sup>156</sup> SHD-MV, BB4 16 f°150-151, lettre de Morard au Ministre de la Marine, 22 mars 1793.

<sup>157</sup> *Ibid.*, f°30, rapport des bureaux de la Marine, mars 1793.

\* Il s'agit de raccourcir les voiles, les huniers, par exemple, de toute la voile comprise entre une bande de ris et la vergue.

## Conclusion de la première partie

La brève croisière de mars 1793 d'une partie de la flotte de Brest illustre remarquablement le propos de cette première partie, c'est-à-dire réévaluer l'état de la Marine au moment de l'entrée en République et décortiquer comment le changement de régime politique la modifie. Loin d'être à son acmé numériquement, la marine française ne dispose que d'effectifs limités ; c'est la raison pour laquelle Conseil exécutif et Comité de défense générale s'accordent sur une stratégie indirecte de refus de la bataille fondée sur l'attaque du commerce ennemi. L'urgence de faire sortir une escadre est notamment liée au fait qu'au début de la guerre, les effectifs déployables dépendent non du nombre de vaisseaux dans l'absolu mais de la rapidité des armements. Conscientes de l'infériorité de la marine française, les autorités politiques tiennent donc à profiter de cette égalité temporaire dans les eaux européennes, ce qui contribue notamment à l'annulation lourde de conséquences de l'envoi français à la Martinique. Ce choix prudent est à l'opposé des ambitions de la Grande-Bretagne, qui met en place dès mars une expédition majeure vers les Antilles commandée par l'amiral Gardner, dans le cadre d'une stratégie délibérée analysée en détail par Michael Duffy<sup>158</sup>. Les vaisseaux anglais *Hannibal* et *Hector* qu'étaient censés chasser les navires de Morard et de Duval sont d'ailleurs intégrés à cette expédition, qui permet à l'Angleterre d'acquérir la maîtrise de la mer dans l'arc antillais et de débarquer, sans succès dans un premier temps, à la Martinique<sup>159</sup>.

La qualité très relative des navires français se trouve aussi illustrée à l'occasion de la croisière. L'historiographie a mis beaucoup d'emphasis sur la défaillance des équipages, passant rapidement sur une réalité en apparence triviale mais pourtant fondamentale : le vaisseau *Républicain*, et il n'est pas le seul dans ce cas, est touché par la corrosion galvanique. Morard de Galles l'explique clairement : « Ce vaisseau déjà vieux, très arqué, chevillé et cloué en fer, a déjà eu un doublage en cuivre pendant la guerre dernière, [...] le doublage en cuivre qu'il a à présent est appliqué depuis plus de deux ans et demie, temps plus que suffisant pour avoir corrodé tous les fers<sup>160</sup>. » Il n'est pas étonnant que ce navire fasse six pouces d'eau au port, et plus de vingt pendant la tempête qu'il a subie. Clairement, la marine française a là un problème majeur avec ses navires, dont les conséquences se font sentir de plus en plus nettement dans les années qui suivent. Ce

---

<sup>158</sup> Michael DUFFY, *Soldiers, Sugar, and Seapower: the British Expeditions to the West Indies and the War Against Revolutionary France*, Oxford, Oxford University Press, 1987, p. 31-32.

<sup>159</sup> *VesselID* n°368136 dans Chris WARE, James J. COLLEDGE, Charles G. JONES, *Warship Histories, volume I, op. cit.*, 1986.

<sup>160</sup> SHD-MV, BB4 16 f°150, lettre de Morard au Ministre de la Marine, 20 mars 1793.

problème, qui n'a rien à voir avec l'entrée en République, est généralement totalement passé sous silence.

D'une manière là encore exemplaire, les officiers, qui ont tant concentré l'attention de l'historiographie ne se font pas remarquer autrement que positivement durant cette sortie. Duval, notamment, s'illustre en tentant tant bien que mal de faire manœuvrer son vaisseau. Morard assure aussi une direction solide de la division, même si son choix de ne pas rentrer à Brest dès le 15 mars constitue sans doute une erreur. Indéniablement moins compétents, au bilan, que ceux de la guerre d'Indépendance américaine, les officiers de la Révolution ne sont néanmoins qu'un facteur dans les résultats de la marine, et certainement pas le plus important. Enfin et surtout, la sortie de mars 1793 illustre toute la difficulté d'une discipline républicaine, qui laisse une large place à l'égalité et à la liberté, dans un monde maritime où les tâches sont très difficiles voire dangereuses, et où leur répartition repose sur une hiérarchie très claire fondée sur la compétence technique. Habitué à une discipline sans violence et peu contraignante, les marins refusent tout simplement de participer aux manœuvres durant la sortie. La volonté de Monge de construire une discipline où l'adhésion à la défense nationale et républicaine suffit à maintenir l'ordre rencontre l'échec. Les véritables matelots étant par ailleurs rares et précieux, il est difficile de revenir à une discipline plus ferme. Les bureaux de la Marine, dans leur rapport de la fin mars sur les plaintes de Desbouillons du *Tourville*, concluent que « c'est une affaire délicate à traiter en ce moment, en raison des troubles des côtes, et qu'il faut éviter d'aliéner les matelots même pour un moment<sup>161</sup> ».

En effet, sur ce sujet comme sur tous ceux qui touchent au domaine naval, la déflagration vendéenne a un impact fondamental. Alors que l'entrée en guerre était des plus traditionnelles sur le plan stratégique, les bureaux se doivent d'innover et d'improviser une stratégie défensive qui se poursuit durant près de deux années, dans des conditions de plus en plus dégradées par la rébellion d'une large partie de l'hinterland des ports atlantiques, avec des conséquences sur le recrutement mais aussi sur l'approvisionnement. La mise en quarantaine de la Vendée, qui est rapidement définie comme l'objectif presque unique de la marine révolutionnaire, est très largement un succès. Celui-ci a été presque entièrement passé sous silence, du fait des enjeux mémoriels évoqués en introduction.

---

<sup>161</sup> SHD-MV, BB4 16 f°30, rapport des bureaux de la Marine, mars 1793.

*Deuxième partie*

ÉPÉE OU BOUCLIER ? LES FLUCTUATIONS STRATÉGIQUES DANS L'EMPLOI  
DE LA MARINE DE LA RÉPUBLIQUE 1793-1795

## CHAPITRE QUATRE

### La crise vendéenne ou la défensive imposée

« Il s'agit d'empêcher les Anglais de faire sur nos côtes le débarquement qu'ils projettent et cette considération doit l'emporter sur toute autre disposition<sup>1</sup> ». C'est en ces termes que le ministre de la Marine depuis le 10 avril 1793, Jean Dalbarade, annonce à Kerguelen l'annulation définitive du projet d'expédition dans l'océan Indien, en juin 1793. Le seul but que se donne la Marine à cette date, c'est d'éviter la jonction entre les différentes insurrections dans l'ouest de la France (chouanne et vendéenne) avec les forces britanniques. Pourtant, moins de deux ans plus tard, à l'automne 1794, les bureaux parisiens échafaudent un projet de pure maîtrise de la mer par la recherche de la bataille décisive, qui doit être remportée au moyen d'innovations techniques. Ces variations importantes de desseins stratégiques sur une durée resserrée témoignent de la densité événementielle de la période, mais aussi et surtout de la capacité de la direction politico-stratégique républicaine du conflit naval à s'adapter à la situation stratégique, ainsi qu'à innover. La voie d'une recherche de la bataille n'est en effet guère familière pour la marine française.

L'idée d'une maîtrise de la mer par la République semble néanmoins plus loin que jamais à la mi-mars 1793, lorsque la stratégie navale française, jusque-là fort peu originale, doit se transformer radicalement à la suite d'une série d'événements désastreux. Le 18 mars 1793, la défaite de l'armée française à Neerwinden refait du front terrestre du nord la priorité militaire absolue de la République. Au même moment, l'insurrection vendéenne, dont la cause immédiate est le refus de la levée des 300 000 hommes, se propage à très grande vitesse, et sur des espaces sensibles pour la marine<sup>2</sup>.

#### 1. Les arbitrages d'une direction politico-stratégique en pleine mutation

La période constitue donc une véritable croisée des chemins pour la marine française. Confrontée à une situation inédite, les différentes instances de direction de la Marine arbitrent fermement entre les priorités pour les flottes, et parviennent à remplir leur objectif de protection

---

<sup>1</sup> SHD-MV, BB4 17 f°39, lettre du Ministre de la Marine à Kerguelen, 11 juin 1793.

<sup>2</sup> Hervé DRÉVILLON, Olivier WIEVORKA (dir.), *Histoire militaire de la France, I. Des Mérovingiens au Second Empire*, op. cit., p. 498.

de la Vendée, au prix notamment d'un abandon quasi complet du théâtre antillais. Cette réalité a généralement été passée sous silence, au profit d'une concentration excessive sur les événements de Toulon, certes plus spectaculaires que la campagne atlantique de la flotte de Brest. Mais l'action de cette dernière illustre la réactivité de la direction de la Marine, qui elle-même se transforme rapidement, tant dans ses institutions que par les personnalités qui la dirige.

### *Le pivot stratégique vendéen du printemps 1793*

Durant la deuxième moitié du mois de mars 1793, des décisions majeures sont prises suite aux changements rapides de la situation stratégique. La plus importante est celle d'envoyer l'escadre la plus puissante possible couvrir les approches de la Vendée. Cette décision radicale est prise par les institutions qui ont prévalu jusque-là, Conseil exécutif et Comité de défense générale, à la veille de leur importante transformation.

Le 24 mars, soit dans un délai extrêmement resserré par rapport à l'arrivée de la nouvelle des premières insurrections vendéennes à Paris, un rapport de la première division de la Marine désigne l'objectif qui est poursuivi dans les mois qui suivent : « La situation critique du département de la Vendée, les troubles qui agite le département de la Seine inférieure, tout impose au Conseil exécutif la nécessité de prendre des mesures pour couper à ces rebelles toute communication avec les ennemis du dehors par la voie maritime<sup>3</sup>. » Tous les navires légers disponibles sont dirigés vers la côte atlantique, au prix de l'annulation de plusieurs missions, comme l'envoi d'une frégate pour ramener en France Dupetit-Thouars, parti rechercher La Pérouse et qui a été arrêté par les Portugais à Fernando de Noronha<sup>4</sup>. L'amiral Latouche-Tréville est l'acteur principal de cette réorganisation des forces, avec Taillevis, toujours à la tête de la première division de la Marine. Un rapport de cette division, désigné comme « plan de guerre consistant à ne s'occuper pour le moment que de la surveillance des côtes », daté du 28 mars, est le produit de leur « conférence<sup>5</sup> ». Celle-ci a lieu au moins en partie au Conseil exécutif le même jour ; Latouche-Tréville y est reçu régulièrement à cette période<sup>6</sup>. Le plan, qui est validé par le Conseil<sup>7</sup>, décide comme son nom l'indique d'une priorité absolue à la défensive. L'expédition en Inde, alors confiée à Kerguelen, est annulée une troisième fois, ainsi que plusieurs projets de convois coloniaux, leurs escortes (notamment la frégate l'*Hermione*) étant redirigées vers la côte

---

<sup>3</sup> SHD-MV, BB1 4 f°162, rapport de la 1<sup>ère</sup> division de la Marine, 24 mars 1793.

<sup>4</sup> *Ibid.*

<sup>5</sup> *Ibid.*, f°183, rapport de la 1<sup>ère</sup> division de la Marine, 28 mars 1793.

<sup>6</sup> RACSP, tome 2, p. 556.

<sup>7</sup> SHD-MV, BB4 23 f°61, « Rapport », 30 mars 1793.



atlantique<sup>8</sup>. En conséquence, Kerguelen est rappelé à Paris<sup>9</sup>. Le seul projet d'envoi majeur conservé dans un premier temps est celui de deux vaisseaux aux Antilles<sup>10</sup>.

Le 31 mars, suite à un décret de la Convention ordonnant de « prendre les mesures nécessaires pour préserver des invasions de l'ennemi les côtes [...] du Morbihan et de la Vendée », la montée en puissance s'élève encore de plusieurs crans avec la décision du Ministre d'envoyer des vaisseaux pour couvrir la région à partir de la baie de Quiberon<sup>11</sup>. Ce sont d'abord les 74 *Trajan* et le *Jean-Bart*, sous le commandement de Villaret-Joyeuse à Lorient, qui sont désignés ; quatre autres vaisseaux doivent le rejoindre au fur et à mesure de leur armement. Le départ de Villaret est retardé par la « tiédeur » des équipages, qui rechignent à s'embarquer, ainsi que par des rumeurs de complot<sup>12</sup>. Néanmoins, il parvient à quitter le port le 9 avril, mais il ne mouille que le 14 en baie de Quiberon avec les vaisseaux *Trajan*, *Auguste* et *Jean-Bart*, après avoir louvoyé\* contre des vents d'est pendant plusieurs jours<sup>13</sup>. Presque un mois jour pour jour après le déclenchement de l'insurrection vendéenne, la marine française est positionnée de manière à pouvoir s'interposer entre la Vendée et toute intervention extérieure, ce qui témoigne d'une indéniable réactivité de la chaîne de commandement politique et navale.

Encore à la mi-avril, les bureaux gardent l'espoir que « les troubles apaisés, Villaret suivra sa destination pour la Martinique avec deux vaisseaux et deux frégates<sup>14</sup> ». Pourtant, cette opportunité ne se présente jamais : la concentration de la flotte française dans l'Atlantique se fait donc durant tout le printemps 1793 à Quiberon, où elle est jugée indispensable. Dès le 17 avril, Villaret est rejoint par les vaisseaux *Superbe*, *Suffren* et *Achille*, venus de Brest<sup>15</sup>. Ces unités ne restent pas inactives car le *Superbe* est immédiatement destiné pour mener une division chargée de reprendre Noirmoutier, tombée une première fois aux mains des Vendéens. L'opération a lieu dans la nuit du 27 au 28 avril et parvient à remplir son but sans combat<sup>16</sup>. Colomb, second du vaisseau, mène le débarquement avec 220 hommes de la garnison du navire et 70 marins. Cette opération lui vaut un éloge appuyé de son commandant, renvoyé comme de coutume à la division du personnel

---

<sup>8</sup> SHD-MV, BB1 4 f°183, rapport de la 1<sup>ère</sup> division de la Marine, 28 mars 1793.

<sup>9</sup> *Ibid.*, f°184.

<sup>10</sup> SHD-MV, BB4 23 f°61, « Rapport », 30 mars 1793.

<sup>11</sup> SHD-MV, BB4 19 f°05, « Rapport » de la 1<sup>ère</sup> division de la Marine, 31 mars 1793.

<sup>12</sup> *Ibid.*, f°43, lettre de Villaret au Ministre de la Marine, 5 avril 1793.

\* Il s'agit de courir au plus près du vent, par bords successifs, lorsque l'on souhaite se rapprocher d'un point situé dans la direction de l'origine du vent.

<sup>13</sup> *Ibid.*, f°48, lettre de Villaret au Ministre de la Marine, 14 avril 1793. L'*Auguste* revient à Brest le 12 mai, car il est toujours destiné théoriquement à l'expédition de l'Inde sous le commandement de Kerguelen (SHD-MV, BB4 17 f°56, lettre de Kerguelen au Ministre de la Marine, 14 mai 1793.)

<sup>14</sup> *Ibid.*, f°06, « Rapport » de la 1<sup>ère</sup> division de la Marine, 31 mars 1793.

<sup>15</sup> *Ibid.*, f°50, lettre de Villaret au Ministre de la Marine, 17 avril 1793.

<sup>16</sup> SHD-MV, BB4 17 f°207, Boissauveur commandant du *Superbe* au Ministre de la Marine, 3 mai 1793.

des bureaux de la Marine<sup>17</sup>. Colomb est nommé lui-même capitaine du *Superbe* dès l'année suivante : il s'agit là encore du circuit traditionnel de promotion dans la marine républicaine, fondé sur le succès et surtout la recommandation des supérieurs<sup>18</sup>.

Cette priorité vendéenne pour la flotte de Brest est maintenue malgré les changements considérables qui s'opèrent à la tête de la Marine durant le même laps de temps, tant dans le personnel que dans la philosophie stratégique.

### *L'expérience Kerguelen*

Dans le mois qui fait suite à l'éclatement de l'insurrection vendéenne, les instances dirigeantes de la marine française sont profondément renouvelées : nouvelle institution, le Comité de salut public ; nouveau ministre, Dalbarade ; et, changement qui n'est peut-être pas le moins significatif, un éphémère nouveau chef de la 1<sup>ère</sup> division des bureaux de la Marine, Kerguelen. Dans cette séquence révélatrice, s'il est possible d'établir les faits avec une certaine certitude, les forces politiques et les réseaux en jeu n'apparaissent pas toujours clairement. Le premier changement, d'une importance majeure, est bien sûr la transformation du Comité de défense générale en Comité de salut public, le 6 avril 1793<sup>19</sup>. Cette fois-ci, les marins sont plus sujets qu'acteurs de ce changement institutionnel. Le nouveau Comité apparaît dans une période particulière pour les questions navales, puisque le 7 et le 8 avril une partie des adjoints de Monge démissionnent<sup>20</sup>. Taillevis, le chef de la première division, n'est pas mentionné ; celui-ci est néanmoins lui-aussi remplacé à la même période par Kerguelen, rentré depuis quelques jours seulement à Paris. Dans sa *Relation* qui a aussi valeur de mémoire, Kerguelen prétend que c'est sur la proposition même de Taillevis qu'il a succédé à ce dernier, mais il s'agit là sans doute d'une exagération<sup>21</sup>. En effet, Taillevis fait imprimer une feuille, en date du 9 avril, où il affirme n'avoir pas démissionné mais au contraire avoir souhaité poursuivre son travail comme adjoint de Kerguelen<sup>22</sup>. Tout se passe comme si le Comité de salut public avait voulu réformer l'institution en faisant discrètement une place à Kerguelen, mais Taillevis ne semble pas s'être laissé faire sans rien dire. Les aspects obscurs de la nomination de Kerguelen ne s'arrêtent pas là : celui-ci prétend

---

<sup>17</sup> *Ibid.*, f° 209, Boissauveur commandant du *Superbe* à l'adjoint de la 1<sup>ère</sup> division, 6 mai 1793.

<sup>18</sup> SHD-MV, BB4 74, dossier du *Superbe*.

<sup>19</sup> Raphaël MATTÀ DUVIGNAU, « Le Comité de salut public (6 avril 1793 - 4 brumaire an IV) », art. cit.

<sup>20</sup> RACSP, tome 3, p. 136 ; p. 156-157.

<sup>21</sup> Yves-Joseph de KERQUELEN de TRÉMAREC, *Relation des combats et des événements de la guerre maritime... op. cit.*, p. 347-348.

<sup>22</sup> Charles-Léon de TAILLEVIS, *Taillevis à ses concitoyens*, Paris, Imprimerie de Patris, 1793, 4 p. La notice BNF du document l'attribue au fils de Taillevis, Louis-Charles-Théodat. Cela est néanmoins impossible car l'auteur fait allusion à son grand âge dans sa brochure, or Taillevis fils n'a pas 30 ans à cette date.

a posteriori n'être resté que huit jours à cette fonction, avant d'être remplacé au moment de la nomination de Dalbarade au ministère, le 10 avril<sup>23</sup>. Les dates ne concordent pas, et surtout on trouve de nombreux documents dans les archives de la marine portant la signature de Kerguelen comme chef de la 1<sup>ère</sup> division qui sont postérieurs à la date du 10 avril<sup>24</sup>. Là encore, Kerguelen semble avoir brouillé les repères dans ses mémoires, sans doute parce qu'il écrit en 1796, et qu'à cette date il souhaite se tenir à distance du ministre de la période « jacobine ». Il semble plutôt que Kerguelen ait été nommé à peu près en même temps que Dalbarade, autour du 10 avril, avec l'appui du Comité de salut public qui à partir de cette date a une fonction de plus en plus importante. En effet, ce même 10 avril 1793 les papiers du Comité de salut public indiquent que Bréard et Treilhard « se chargent de la Marine<sup>25</sup> ». Il s'agit donc probablement d'un renouvellement complet et cohérent des instances dirigeantes dans le domaine maritime.

Quelles qu'aient été ses dates exactes, il apparaît que le passage de Kerguelen à la 1<sup>ère</sup> division de la Marine a été bref, puisque dès le 23 avril c'est Tréhouart, député de l'Ille et Vilaine et capitaine de vaisseau qui le remplace<sup>26</sup>. L'épisode Kerguelen est néanmoins particulièrement instructif, tout d'abord car il est partisan d'une stratégie indirecte poussée à l'extrême, ce qui a déjà été évoqué, et qu'il agit en conséquence pendant sa brève période de responsabilité. Partant là encore du constat de l'infériorité de la ligne de bataille française, il souhaite la construction de plusieurs centaines de corvettes pour faire la chasse au commerce ennemi exclusivement, pendant que le simple armement de quarante vaisseaux au maximum, qui ne doivent pas quitter les ports un seul instant, permettrait de fixer la flotte ennemie<sup>27</sup>. En apparence caricatural, le plan de Kerguelen ne fait qu'aller au bout d'un raisonnement stratégique largement partagé par ses contemporains. Par ailleurs, il a conscience de certaines objections à son projet et dresse un parallèle intéressant avec la situation sur la rive orientale de la Méditerranée :

Je conviens que les ennemis prendront plusieurs de nos petits bâtiments mais les prises ne seront pour eux d'aucun avantage. Ces prises seront pour les ennemis des masses de bois propres à faire du feu et chacune de ces masses avant d'être prise aura gagné dix fois [...] le prix de sa construction. Enfin cette manière d'opérer est d'autant plus certaine que n'ayant pour ainsi dire aucun commerce nous ne pouvons jamais perdre et nous ne pouvons absolument que gagner. Si douze petits corsaires Saletins Algériens ou Maroquins mal équipés forcent toutes

---

<sup>23</sup> Yves-Joseph de KERGUELEN de TRÉMAREC, *Relation des combats et des événements de la guerre maritime...*, op. cit., p. 350.

<sup>24</sup> SHD-MV, BB1 5 f°09, « Le Ministre de la Marine à son adjoint Kerguelen », 17 avril 1793.

<sup>25</sup> RACSP, tome 3, p. 182.

<sup>26</sup> Michel BIARD, Philippe BOURDIN, Hervé LEUWERS (dir.), *Dictionnaire des Conventionnels*, vol. II, Centre international d'étude du XVIII<sup>e</sup> siècle, Ferney-Voltaire, 2022, p. 1117. Il signe des documents comme chef de la 1<sup>ère</sup> division durant tout l'été (SHD-MV, BB4 17 à 19).

<sup>27</sup> Yves-Joseph de KERGUELEN de TRÉMAREC, *Relation des combats et des événements de la guerre maritime...*, op. cit., p. 343. Kerguelen rédige une description détaillée des opérations qu'il projette : SHD-MV, BB4 17 f°46 à 51, « Précis des opérations maritimes qui peuvent produire de très grands avantages à la République française, ruiner ses ennemis et porter chez eux le désordre et la désolation », 6 mars 1793.

les nations à faire la paix quelle doit être donc la puissance de 400 bâtiments armés par des hommes libres, par des républicains français. En un mot je suis persuadé qu'un décret qui ordonnerait la construction de 300 corvettes ferait plus trembler l'Angleterre qu'un décret pour bâtir cent vaisseaux de ligne<sup>28</sup>.

Ce projet, dont Kerguelen ne dévie jamais dans ses écrits stratégiques qui s'échelonnent du début de la Révolution française à sa mort en 1797, passe néanmoins rapidement sur de nombreux facteurs, notamment humains. Le coût en matelots lié aux pertes d'unités incapables de se défendre contre une simple frégate aurait probablement été rapidement insupportable, sans compter l'impact sur le moral des hommes, envoyés à la mer sur des unités jetables. Le plan ne tient pas non plus compte de la simple réalité des convois, susceptibles de tenir en échec les petits croiseurs de Kerguelen, qui ne peuvent l'emporter même sur une escorte légère.

Du fait des événements de la Vendée, le plan réellement proposé par Kerguelen est plus nettement défensif que l'idéal-type stratégique qu'il évoque dans ses mémoires de 1796. Le 15 avril 1793, il rédige en effet ce constat : « L'état de nos forces maritimes comparées aux forces ennemies, nous réduisant à des mesures purement défensives, nos dispositions devaient tendre uniquement à inquiéter le commerce de nos ennemis, à l'aide de bâtiments légers qu'il fallait dans l'état présent des choses, multiplier par préférence à de plus fortes constructions<sup>29</sup>. » Loin des 300 unités dont il rêve, l'éphémère chef de la 1<sup>ère</sup> division doit se contenter d'ordonner la construction de 20 corvettes de 10 canons durant son mandat<sup>30</sup>. Un peu plus tard, alors qu'il est emprisonné près de Carhaix durant l'an II, il donne sa faveur à un type de corvette-canonnière moins conventionnel, armé de 6 canons de 24 avec 90 hommes d'équipage<sup>31</sup>. Du fait du calibre d'artillerie très important proposé, il prétend que ces unités sont en mesure de résister à des frégates de 36 canons de 12, ce qui semble plus que douteux<sup>32</sup>. Mais il est frappant de constater à quel point la pensée de Kerguelen relève de l'archéologie de la Jeune Ecole, à la fois dans le domaine stratégique avec le refus de la bataille et la volonté de s'en prendre au commerce, mais aussi avec l'idée qu'une poussière navale de petites unités bien pensées et dotées d'un armement spécifique peut tenir tête à de grands vaisseaux.

La nomination de ce contre-amiral à la tête de la 1<sup>ère</sup> division révèle l'intérêt continu pour les différents types de stratégie indirecte dans les cercles politiques du moment. Même si l'on se situe là largement dans le domaine de l'hypothèse, il est fort probable que le départ de Kerguelen ne constitue pas un rejet de sa philosophie stratégique (aucune inflexion majeure ne se fait d'ailleurs

---

<sup>28</sup> Yves-Joseph de KERGUELEN de TRÉMAREC, *Relation des combats et des événements de la guerre maritime...*, op. cit., p. 23.

<sup>29</sup> SHD-MV, BB1 5 f°80, « Rapport », 15 avril 1793.

<sup>30</sup> RACSP, tome 3, p. 283, 10 avril 1793.

<sup>31</sup> SHD, GR 1M 1160, lettre de Kerguelen aux « citoyens représentans » (Convention ou Comité de salut public), 16 germinal an II (5 avril 1794), p. 4.

<sup>32</sup> *Ibid.*

sentir) mais plutôt de sa personne. Lui-même l'attribue aux accusations d'ambition qu'on a portées contre lui<sup>33</sup>. Le parcours de Kerguelen, ses nombreuses demandes d'emploi et d'avancement, son solide ego (« Sans faire tort à aucun officier général, je suis le seul officier en état de faire évoluer 30 vaisseaux de ligne<sup>34</sup> », écrit-il), tous ces éléments dressent de lui un portrait parfaitement compatible avec cette accusation. Par ailleurs, s'il quitte les bureaux de la Marine, il n'est pas en disgrâce : dans l'immédiat, il est simplement envoyé sur la flotte de Brest où il est censé s'occuper de son expédition pour l'Inde, mais les circonstances de l'insurrection de la Vendée l'amènent à commander une division en sous-ordre à Belle-Île.

Au-delà de la personne de Kerguelen, cet épisode vient souligner la très grande importance de la 1<sup>ère</sup> division de la Marine, déjà évoquée. Son titulaire, en ce qui concerne la direction des forces, est presque aussi important que le ministre, sur lequel se concentre généralement l'attention. Le changement à ce poste est néanmoins évidemment crucial. Le remplacement de Monge par Dalbarade le 10 avril 1793 semble s'être fait sans trop de difficultés politiques, l'un comme l'autre apparaissant avant tout comme des techniciens assez difficiles à classer. Il est toutefois possible de glaner quelques éléments. Tout d'abord, Monge, bien que proche au départ des Girondins, semble s'être éloigné de ces derniers au fil de son action comme ministre. De ce fait, il est notamment défendu aux Jacobins, c'est-à-dire à la Société des amis de la liberté et de l'égalité de Paris, par Albitte, qui est par ailleurs membre du Comité de marine de la Convention : « Albitte déclare que Monge peut être un médiocre ministre de la Marine : il n'en demeure pas moins un bon citoyen, que la Montagne doit défendre contre les accusations de la Gironde<sup>35</sup>. » Deux jours après son départ, le 12 avril 1793, Monge explique lui-même, toujours aux Jacobins, ne plus être en relation avec Brissot depuis six mois<sup>36</sup>.

L'entrée en fonctions de Dalbarade constitue néanmoins un certain virage à gauche, ne serait-ce qu'en raison du fait qu'il a été nommé sur proposition de Cambon, solide montagnard<sup>37</sup>. Mais il ne faut pas l'exagérer. Aux Jacobins, un certain doute plane sur l'allégeance du ministre, comme en témoigne la séance du 17 avril, où la nomination de Dalbarade est d'abord attribuée aux « Brissotins », avant qu'un autre membre n'assure au contraire que le ministre a « la confiance des Jacobins et celle de la montagne ; nous le verrons agir ; s'il agit mal, nous le précipiterons<sup>38</sup>... ».

<sup>33</sup> *Ibid.*, p. 1.

<sup>34</sup> SHD-MV, BB4 17 f°56, lettre de Kerguelen au Ministre de la Marine, 14 mai 1793.

<sup>35</sup> Séance du 17 mars 1793 ; François-Alphonse AULARD, *La société des Jacobins : recueil de documents pour l'histoire du club des Jacobins de Paris. Tome 5*, Paris, Léopold Cerf, 1889-1897, p. 92.

<sup>36</sup> *Ibid.*, p. 134.

<sup>37</sup> *Le Républicain français*, 13 avril 1793, n°148, p. 1. C'est la première fois qu'un ministre est nommé sur proposition du Comité de salut public (Jérémy MALOIR, *Les ministres en Révolution (1789-1795) : du gouvernement à l'administration*, Thèse de doctorat sous la direction de Christine MENGÈS-LE PAPE, Université Toulouse 1 Capitole, 2019, p. 372.)

<sup>38</sup> *Le courrier des départements*, 17 avril 1793, n°17, p. 4.

Dans une de ses rares interventions évoquant la marine, Robespierre avance lui aussi, le 10 juillet 1793, un soutien conditionnel de la gauche à Dalbarade, notamment en l'absence d'alternatives :

Je ne connais Dalbarade que comme le public, pour l'avoir jugé d'après ce qu'il a montré de lui, depuis qu'il est au ministère. Jusqu'à ce moment je ne vois point que cela puisse lui faire tort [...] On vous parle de la marine. Sans doute il faut porter sur cet objet un œil de sollicitude ; mais nous dira-t-on qui réunit plus de talents, qui est plus capable en ce moment d'occuper un poste aussi difficile ? Connaît-on le digne remplaçant de Dalbarade<sup>39</sup> ?

Un des traits saillants de ce dernier semble avoir été sa relative docilité vis-à-vis du Comité de salut public ; son temps à la tête de la Marine correspond d'ailleurs globalement à l'existence de ce Comité, soit du 10 avril 1793 au 2 juillet 1795. Ainsi que cela a été évoqué, il est élu le jour même où ce comité affirme sa mainmise sur la Marine avec Bréard et Treilhard. Bréard semble être l'élément moteur du duo ; né à Québec dans une famille entièrement liée au monde maritime, mais sans être officier lui-même, il s'exprime régulièrement sur les questions navales à la Convention, à l'inverse de Treilhard<sup>40</sup>.

Le renforcement du rôle des civils dans la direction stratégique du conflit peut sans doute être relié à la priorité européenne de la marine française à cette période ; en effet, tous les yeux sont rivés sur la Vendée, au risque de délaisser entièrement le théâtre antillais, tant les îles du Vent que Saint-Domingue.

### *Le rôle de la marine dans les bouleversements antillais du printemps 1793*

Les marins étant impliqués dans les affrontements et l'incendie du Cap-Français le 20 juin 1792, cet épisode a constitué l'un des rares coups de projecteur de la recherche récente sur la marine républicaine. Néanmoins, comme fréquemment en ce qui concerne la Révolution, une étude par en bas de l'attitude des marins s'est faite avant d'avoir posé le cadre stratégique et opérationnel des faits. Il importe ici de remettre les événements des Antilles dans le contexte général de la stratégie navale de la République.

Celle-ci est caractérisée par un quasi-abandon du théâtre, une donnée indispensable à la compréhension des événements. Dans les petites Antilles, la situation est particulière car les Britanniques sont parfaitement au courant de l'existence d'une escadre française à destination de cet espace, celle-ci ayant été préparée avant l'entrée en guerre<sup>41</sup>. Néanmoins, la nouvelle de

---

<sup>39</sup> François-Alphonse AULARD, *La société des Jacobins : recueil de documents pour l'histoire du club des Jacobins de Paris. Tome 5, op. cit.*, p. 297.

<sup>40</sup> Michel BIARD, Philippe BOURDIN, Hervé LEUWERS (dir.), *Dictionnaire des Conventionnels, vol. I, op. cit.*, p. 173-175. *Ibid.*, vol. II, p. 1118-1119.

<sup>41</sup> Michael DUFFY, *Soldiers, Sugar, and Seapower: the British Expeditions to the West Indies and the War Against Revolutionary France, op. cit.*, p. 33.

l'annulation de cette expédition ne leur parvient pas, et les vaisseaux *Achille*, *Républicain* et *Tourville*, repérés lors de leur croisière, sont confondus avec une vaste expédition pour les Antilles. Une « quasi-panique<sup>42</sup> » règne alors un temps à Whitehall, mais celle-ci n'est pas justifiée. Après avoir forcé de voiles durant toute la traversée de l'Atlantique vers la Barbade, l'amiral Gardner et ses sept vaisseaux ne tardent pas à constater à l'arrivée qu'ils ont la maîtrise complète de la mer sur ce théâtre<sup>43</sup>. La seule unité de quelque importance du côté français est la *Félicité* de Lacrosse, qui ne tarde pas d'ailleurs à quitter la station sans ordre, comme cela a été évoqué<sup>44</sup>. Dans ces conditions, les Britanniques peuvent s'emparer de Tobago, le 14 avril 1793, avant même l'arrivée de Gardner<sup>45</sup>. En juin, c'est au tour de la Martinique d'être attaquée : deux débarquements anglo-royalistes y sont tentés et repoussés non sans difficultés le 18 et le 19 juin<sup>46</sup>. Les marins français n'ont été impliqués que du côté britannique dans cette descente : Rivière, qui avait quitté l'île en catastrophe, est en effet présent aux côtés de l'amiral Gardner. Les unités républicaines, elles, brillent par leur absence.

La situation aurait pu être bien différente à Saint-Domingue, qui constitue un théâtre relié à celui des îles du Vent mais néanmoins distinct du fait de la distance. En effet, à la suite de l'insurrection de 1791, des renforts importants ont été amenés dans la zone, et la marine républicaine dispose au moment de l'entrée en guerre d'effectifs susceptibles de contester la maîtrise locale de la mer voire de l'emporter au profit de la France. Les événements du Cap-Français en juin 1793 privent donc la marine républicaine d'une intéressante opportunité. Cette mise en perspective stratégique manque généralement aux analyses qui sont faites de ces événements.

En effet, même après les départs de la fin 1792, la station dispose encore des vaisseaux *Jupiter*, *Éole*, et *Amérique*, commandés par Cambis et Sercey, récemment promus contre-amiraux. L'état matériel de la station est en revanche particulièrement dégradé, et Cambis, dès avril 1793, affirme au Ministre que l'escadre qu'il commande n'est pas en état de combattre<sup>47</sup>. Néanmoins le facteur principal dans l'anéantissement du potentiel naval français dans la région est la tension politique, notamment entre les officiers de marine et la commission civile Sonthonax/Polverel. Ces derniers ont en effet toute autorité sur la marine, comme le leur confirme le Conseil exécutif, mais

---

<sup>42</sup> *Ibid.*, p. 34.

<sup>43</sup> Michael W. B. SANDERSON, *English naval strategy and maritime trade in the Caribbean, 1793 – 1802*, thèse de doctorat, King's College London, 1968, p. 18.

<sup>44</sup> Voir *supra*, chapitre deux, 2.

<sup>45</sup> Michael DUFFY, *Soldiers, Sugar, and Seapower: the British Expeditions to the West Indies and the War Against Revolutionary France*, *op. cit.*, p. 35.

<sup>46</sup> *Ibid.*, p. 36.

<sup>47</sup> SHD-MV, BB4 24 f°63, lettre de Cambis au Ministre de la Marine, 8 avril 1793.

ne semblent pas avoir eu des relations constructives avec les marins<sup>48</sup>. Au-delà de l'aspect politique, ces derniers étant soupçonnés de s'opposer à la politique d'accommodement avec les noirs de la commission, les relations semblent avoir achoppé du fait des exigences opérationnelles des représentants envers la marine, et de leurs fréquentes destitutions au sein des unités. En particulier, celle du lieutenant de vaisseau Blanchard, qui est défendu par ses supérieurs ainsi que par les marins, auprès desquels il semble avoir été populaire, est particulièrement mal reçue<sup>49</sup>. Il faut donc prendre en compte cette dimension corporatiste dans l'opposition des marins aux commissaires civils. Le résultat, c'est une véritable « guerre de plume<sup>50</sup> » contre la commission, qui est menée par Cambis, selon Polverel et Sonthonax. En particulier, les officiers ne comprennent pas le refus régulier des commissaires de laisser partir les unités françaises ainsi que le vaste convoi commercial rassemblé en rade du Cap, vers la France<sup>51</sup>. Il convient cependant de souligner que les archives de la marine ne présentent que le point de vue des marins puis des insurgés de juin 1793. En réalité, l'insistance sur la nécessité du départ par Cambis, qui est fondée sur la possibilité d'une croisière ennemie sur le Cap, repose sur une perception erronée du rapport de force dans la région. L'attitude de Polverel et Sonthonax n'était donc pas aussi injustifiée que semblent le laisser entendre les officiers.

Pour la marine comme pour le reste de la colonie, l'arrivée du nouveau gouverneur Galbaud constitue un tournant. Celui-ci est amené par la puissante frégate *Concorde* (40 canons), qui constitue néanmoins à elle seule la totalité des renforts envoyés dans l'ensemble antillais au printemps 1793 ; ce qui souligne à quel point la zone est délaissée au profit de la Vendée. Partie le 9 avril de Brest, la *Concorde* débarque sans difficulté le nouveau gouverneur Galbaud le 7 mai, ce qui montre bien l'absence de contrôle britannique des approches de Saint-Domingue à cette date<sup>52</sup>. Rapidement, le gouverneur rassemble autour de lui les mécontents des actions des représentants et leur politique favorable aux noirs, au premier chef les marins. Les tensions entre matelots et libres de couleurs étaient en effet déjà considérables à la date de l'arrivée de Galbaud, notamment sur le navire commandant, le *Jupiter*<sup>53</sup>. Le retour des commissaires au Cap (après un séjour dans le sud de la colonie), le 9 juin, ne fait rien pour désamorcer la situation ; Cambis lui-même, qui est loin d'avoir la virulence de ses équipages, décrit ainsi l'impression que lui donne la troupe de

---

<sup>48</sup> *Ibid.*, f° 45, Complément d'instruction du conseil exécutif, 14 février 1793.

<sup>49</sup> AN, AF II 297 dossier 2485, f° 17.

<sup>50</sup> SHD-MV, BB4 24 f° 75, lettre des Commissaires civils de la République à Cambis, 29 avril 1793.

<sup>51</sup> *Ibid.*, f° 114-115, « Rapport fait au Ministre de la Marine, le 2 août 1793 par le contre-amiral Sercey sur les événements de St-Domingue ».

<sup>52</sup> *Ibid.*, f° 164, « Rapport du capitaine Van Dongen commandant la frégate la *Concorde* aux représentants du peuple le 1<sup>er</sup> novembre 1793. »

<sup>53</sup> Jeremy D. POPKIN, *You Are All Free: the Haitian Revolution and the Abolition of Slavery*, op. cit., p. 151-52.



Polverel et Sonthonax : « Le cortège nombreux qui compose leur garde n'est point la réunion des citoyens. Ce sont les seuls citoyens de couleur<sup>54</sup>. » Les gens de mer forment donc une partie essentielle des troupes de Galbaud contre les commissaires, avant tout par préjugé de couleur : les marins sont une composante du groupe des « petits blancs », opposés à tout dépassement de leur situation sociale par des individus de couleur<sup>55</sup>. Comme cela a été évoqué, les griefs d'ordre corporatistes jouent aussi leur rôle. Ainsi que Jeremy Popkin l'a bien montré, il ne faut pas voir dans cette attitude un manque de républicanisme de la part des équipages : il est parfaitement possible d'articuler républicanisme et violent préjugé de couleur<sup>56</sup>.

Les équipages des navires de la flotte de guerre sont au cœur des journées décisives qui suivent. Dès le 16 juin, des bagarres de plus en plus fréquentes éclatent entre marins et libres de couleur dans les rues du Cap-Français, ce qui leur attire un couvre-feu spécifique<sup>57</sup>. Les questions commerciales jettent aussi de l'huile sur le feu, puisque les commissaires civils ont ordonné le respect de l'accord de troc entre denrées alimentaires et coloniales fait avec les marchands américains présents dans la baie, et auquel les marchands français cherchent à se soustraire<sup>58</sup>. L'insurrection qui suit est donc motivée par la volonté des équipages français de jouer un coup commercial, peut-être autant que par le préjugé de couleur. Le déroulement des journées du 20/21 juin est bien connu à travers le travail de Jeremy Popkin ; il importe ici surtout d'insister sur les modalités d'implication des marins et surtout les conséquences navales de l'incendie de la ville<sup>59</sup>. À cette date, Galbaud a été placé par la commission civile en semi-captivité sur la flûte *Normande*, un choix qui permet de laisser planer le doute sur sa situation réelle mais qui le place au milieu de ses partisans<sup>60</sup>. Le matin du 20, Galbaud peut donc sans difficulté prendre sous son autorité la *Normande*, puis monter sur le *Jupiter*, où il met Cambis aux arrêts. Une bonne partie des marins de la rade, y compris sur les unités civiles, se joint aux insurgés contre les commissaires. Les marins sont désignés comme des acteurs majeurs par les commissaires eux-mêmes, qui amnistient ceux qui retourneraient à leur devoir dans leur proclamation du 22 juin, que Van Dongen, capitaine de

---

<sup>54</sup> SHD-MV, BB4 24 f°68, lettre de Cambis au Ministre de la Marine, 28 juin 1793.

<sup>55</sup> À propos du groupe social complexe que constituent les « petits blancs », voir Frédéric RÉGENT, « 6. La fabrication des Blancs dans les colonies françaises », dans Sylvie LAURENT, LECLÈRE Thierry (dir.), *De quelle couleur sont les Blancs ? Des « petits Blancs » des colonies au « racisme anti-Blancs »*, Paris, La Découverte, 2013, p. 65-75.

<sup>56</sup> Jeremy D. POPKIN, *You Are All Free : the Haitian Revolution and the Abolition of Alavery*, op. cit., p. 189-190.

<sup>57</sup> *Ibid.*, p. 184-185.

<sup>58</sup> Manuel COVO, *Entrepôt of Revolutions: Saint-Domingue, Commercial Sovereignty, and the French-American Alliance*, Oxford, Oxford University Press, 2022, p. 319-324.

<sup>59</sup> Cet incendie a été illustré par une estampe célèbre de Jean-Louis Boquet et Jean-Baptiste Chapuy. Voir Annexe n° 15.2.

<sup>60</sup> *Ibid.*, p. 189-190.

la *Concorde*, prétend d'ailleurs avoir négociée personnellement avec les commissaires<sup>61</sup>. Ces derniers sont néanmoins prévenus de l'agitation par d'autres marins, les canonniers embarqués sur l'*Amérique*, vaisseau de 74 canons qui seul dans la rade ne communie pas dans le refus du rapport de force politique favorable aux libres de couleur<sup>62</sup>. Les prisonniers noirs libres faits par les partisans de Galbaud sont même dirigés pour l'essentiel sur ce vaisseau afin de les soustraire aux éléments insurgés les plus violents<sup>63</sup>. De même sur la *Concorde*, le capitaine Van Dongen, fraîchement arrivé, tente de résister aux insurgés ; mais il perd lui aussi entièrement le contrôle de son navire à partir du 23 juin, un matelot et un quartier maître imposant leur loi et menaçant les récalcitrants à l'aide de pistolets<sup>64</sup>.

L'unanimité n'est donc pas complète sur la flotte, mais la suite des événements place les navires de la rade dans une situation similaire. En effet, durant toute la journée du 21 juin, suite aux combats dans la ville et à la retraite de Galbaud, les blessés et les réfugiés (y compris femmes et enfants) affluent sur les unités en rade<sup>65</sup>. Malgré l'agitation des esprits, une certaine mesure semble avoir prévalu vis-à-vis de l'emploi de la force, car les équipages insurgés refusent l'ordre de Galbaud de bombarder la ville, alors que la situation tourne en sa défaveur<sup>66</sup>. Notamment du fait de la crainte que les batteries de la ville tombent aux mains des partisans des commissaires, la décision de partir est prise rapidement sur la flotte, dans la soirée du 22 juin ; alors que Cambis a retrouvé une autorité précaire en rade<sup>67</sup>. Les pertes ont été notables parmi les insurgés ; parmi l'équipage du *Jupiter*, il y a 69 manquants<sup>68</sup>. Finalement, l'amiral Sercey avec l'*Eole*, la *Normande* et l'écrasante majorité de la flotte marchande quittent la rade dans la journée du 23. Ce n'est que le 25 juin que le reste de la flotte (à savoir le *Jupiter*, ainsi que la frégate *Concorde*) entame son départ, après un long duel sur l'autorité à bord du navire amiral entre Galbaud et Cambis ; ces unités parviennent le 26 juin à rejoindre le reste du convoi<sup>69</sup>. L'ensemble parvient au cap Henry le 3 juillet, et déverse par la suite dans les villes de la Chesapeake réfugiés de toutes couleurs, marins avec et sans navires, ainsi que denrées coloniales de Saint-Domingue<sup>70</sup>. De manière frappante,

---

<sup>61</sup> SHD-MV, BB4 24 f°85-86, Proclamation de la commission nationale civile, 21 juin 1793 ; SHD-MV, BB4 24 f°166, « Rapport du capitaine Van Dongen commandant la frégate la *Concorde* aux représentants du peuple le 1<sup>er</sup> novembre 1793. »

<sup>62</sup> *Ibid.*, f°69, lettre de Cambis au Ministre de la Marine, 28 juin 1793.

<sup>63</sup> *Ibid.*, f°122, « Rapport fait au Ministre de la Marine, le 2 août 1793 par le contre-amiral Sercey sur les évènements de St-Domingue ».

<sup>64</sup> *Ibid.*, f°167-168.

<sup>65</sup> Jeremy D. POPKIN, *You Are All Free: the Haitian Revolution and the Abolition of Slavery*, op. cit., p. 232.

<sup>66</sup> *Ibid.*, p. 207.

<sup>67</sup> SHD-MV, BB4 24 f°71, lettre de Cambis au Ministre de la Marine, 28 juin 1793. Jeremy D. POPKIN, *You Are All Free: the Haitian Revolution and the Abolition of Slavery*, op. cit., p. 237.

<sup>68</sup> SHD-MV, BB4 24 f°92, lettre de Cambis au Ministre de la Marine, 14 août 1793.

<sup>69</sup> *Ibid.*, f°91, lettre de Van Dongen au Ministre de la Marine, 9 juillet 1793.

<sup>70</sup> *Ibid.*

l'*América*, dont les sympathies allaient du côté des commissaires, quitte aussi la rade pour la France le 23 juillet, malgré une lettre des commissaires les enjoignant à rester<sup>71</sup>. Dès réception de celle-ci, la mutinerie éclate, toujours sans violence. Les officiers se mettent en retrait, refusant de participer à la manœuvre ; ce à quoi les insurgés répondent : « Oui allés, nous manoeuvrerons bien sans vous<sup>72</sup>. » L'attitude de cet équipage est similaire à celle de la *Félicité* de Lacrosse ; à l'évidence, entre les commissaires et Galbaud, marins et officiers de l'*América* n'ont pas voulu choisir.

Le résultat militaire de ce départ, dont l'importance n'est généralement pas considérée, est la réduction à l'insignifiance d'une des plus puissantes stations navales françaises, dans un espace crucial. En effet, si certains des vaisseaux allaient être destinés à l'escorte du convoi colonial sur le retour, le maintien d'un vaisseau au moins (certainement l'*América*) semblait probable. La station se trouve réduite à la frégate *Fine* (commandant Augustin Truguet<sup>73</sup>), puis à partir de septembre 1793, à la seule *Hyaena*, une corvette britannique prise par la *Concorde* (cette dernière, malgré son arrivée récente, quitte la station en juin<sup>74</sup>). Surtout, les établissements militaires ont été pillés et endommagés pendant les combats, et ne peuvent plus soutenir de flotte majeure (la quasi-totalité de la poudre, notamment, est perdue<sup>75</sup>). Ainsi, le premier des trois points d'appui tombés ou rendus inopérants durant la période du fait d'affrontements civils est celui du Cap-Français ; les autres sont Toulon, qui focalise généralement l'attention, et aussi Fort-Royal à la Martinique suite à sa prise en 1794, fréquemment passée sous silence. Pour les Britanniques, l'annonce que la marine républicaine a été réduite à l'insignifiance dans la zone est une divine surprise ; elle parvient à Ford, le commandant de l'escadre de la Jamaïque, le 8 septembre 1793<sup>76</sup>. Jusque-là très circonspecte dans son approche de la zone, la *Royal Navy* peut monter des opérations combinées en pleine maîtrise de la mer<sup>77</sup>. Parmi elles, l'occupation du Môle Saint-Nicolas, le 23 septembre 1793, avec seulement un vaisseau de ligne de 50 canons (l'*Europa*) comme unité de combat significative<sup>78</sup>.

Les unités républicaines sont en effet bien loin de là, l'escadre venue de Saint-Domingue ayant été intégrée aux unités de « Nouvelle-Angleterre », qui ne comptait jusque-là que quelques

---

<sup>71</sup> AN, D XXV 54, procès-verbal des officiers et officiers marins de l'*América*, 23 juillet 1793.

<sup>72</sup> *Ibid.*

<sup>73</sup> Il s'agit du frère de l'amiral.

<sup>74</sup> SHD-MV, BB4 109 f°87-88, lettre de Mireur, commandant la *Hyaena*, au Ministre de la Marine, 15 pluviôse an IV (4 février 1796).

<sup>75</sup> Jeremy D. POPKIN, *You Are All Free: the Haitian Revolution and the Abolition of Slavery*, op. cit., p. 234.

<sup>76</sup> Michael DUFFY, *Soldiers, Sugar, and Seapower: the British Expeditions to the West Indies and the War Against Revolutionary France*, op. cit., p. 62.

<sup>77</sup> *Ibid.*

<sup>78</sup> Richard HISCOCKS, « The Occupation of Cape Nicolas Mole, Saint-Domingue – 23 September 1793 », *The royal navy 1776-1815 A biographical history and chronicle* [En ligne], mis en ligne le 2 décembre 2019, consulté le 6 janvier 2023. URL: <https://morethannelson.com/the-occupation-of-cape-nicolas-mole-saint-domingue-23-september-1793/>

frégates<sup>79</sup>. Au départ de Saint-Domingue, quand les unités se retrouvent en haute mer, l'autorité navale se rétablit et Galbaud et ses plus proches partisans sont mis aux fers. À aucun moment il n'est question de livrer l'escadre aux ennemis de la France, alors qu'il s'agit d'une voie balisée par l'exemple de Rivière dans les petites Antilles. Là encore, cette réalité montre que les marins se sont opposés aux représentants et à la liberté des noirs tout en restant fermement ancrés dans le camp républicain. Les multiples changements d'autorité sur le *Jupiter*, sans que le sang ne coule, sont aussi à rapprocher du modèle républicain de la mutinerie. En effet, le refus d'obéissance se trouve intégré dans le champ des possibles, et n'entraîne ni besoin de s'en prendre physiquement aux officiers, ni répression violente.

L'arrivée aux États-Unis n'entraîne pas une complète normalisation des relations sur l'escadre, loin de là. À la mi-août, Galbaud parvient une fois de plus à reprendre autorité sur le *Jupiter* avec l'appui d'une partie de l'équipage, notamment la maistrance et les canonniers<sup>80</sup>. Cambis ne parvient à chasser définitivement Galbaud, qui se réfugie à terre, qu'avec l'appui de Genêt, ambassadeur de France aux États-Unis. Ce dernier, dans la ligne droite de son activité tous azimuts, prend une grande place dans la vie de l'escadre, allant jusqu'à décider d'une reprise de Saint-Pierre et Miquelon (tombée dès la déclaration de guerre) par les unités de passage aux États-Unis<sup>81</sup>. Dans le même temps, les réfugiés de Saint-Domingue travaillent durant tout l'été les équipages de la flotte pour les orienter dans une tout autre direction : ils souhaitent ardemment une expédition de reconquête du Cap-Français sur les commissaires<sup>82</sup>. À ce titre, le *Journal des révolutionnaires de la Patrie française à Saint-Domingue* imprime plusieurs numéros dignes d'intérêt, car il s'y adresse directement aux marins. Très virulent envers Polverel et Sonthonax, accusés d'avoir « prit pour coopérateurs des tigres que la nature avait la précaution de séparer de l'humanité, et de toutes les méprises de la ressemblance, par une foutue couleur de sang caillée et de chair meurtrie<sup>83</sup> », le journal se place néanmoins du côté de la Révolution. Cherchant à créer

<sup>79</sup> SHD-MV, BB4 24 f°128, « État nominatif des officiers composant l'état-major de l'escadre sur les côtes de la Nouvelle-Angleterre. », 30 septembre 1793.

<sup>80</sup> *Ibid.*, f°124, lettre de Sercey au Ministre de la Marine, 1<sup>er</sup> septembre 1793.

<sup>81</sup> *Ibid.*, f°184, « Mémoire du citoyen Bompard capitaine de vaisseau... », 1<sup>er</sup> novembre 1793. Les projets stratégiques de Genêt comprennent aussi une tentative sur la Louisiane espagnole : Wesley J. CAMPBELL, « The Origin of Citizen Genet's Projected Attack on Spanish Louisiana : A Case Study in Girondin Politics », *French Historical Studies*, vol. 33, n°4, 2010, p. 515-544. Pour une présentation générale de l'action de l'ambassadeur, voir Claude MOISY, *Le citoyen Genet. La Révolution française à l'assaut de l'Amérique*, Toulouse, Privat, 2007, 292 p.

<sup>82</sup> Les réfugiés de Saint-Domingue forment un groupe influent aux États-Unis (notamment à Charleston), et gardent un contact étroit avec la situation politique en France. Lawrence AJE, « L'évolution de la perception de la France et des Français en Caroline du Sud à l'heure des révolutions française et de Saint-Domingue 1789-1804 », *XVII-XVIII, Revue de la Société d'études anglo-américaines des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, n°69, 2012, p. 85-116.

<sup>83</sup> Archives départementales du Calvados, 13T/8/21, *Supplément au n° 1<sup>er</sup>, tome II, du journal des révolutions de la partie française de Saint-Domingue*, p. 2.

une communauté professionnelle avec ses lecteurs en parsemant son texte de références nautiques, insistant sur le fait que le retour à Saint Domingue n'est « qu'une petite promenade de 400 lieues, toujours en arrière » et en demandant si cela « ne vaut pas mieux qu'une traversée d'un mois, toujours au plus près », pour rentrer en France, ce qui est une exagération manifeste<sup>84</sup>. Enfin, troisième direction, une partie des équipages et l'essentiel des officiers semblent simplement souhaiter rentrer en France<sup>85</sup>.

Dans ces conditions politiques singulières, avec des équipages tirillés vers de multiples espaces, il n'est pas étonnant que les unités de l'escadre aient végété dans la Chesapeake pendant tout l'été. Cette paralysie a une importante conséquence : le commerce de Saint-Domingue, rassemblé aux États-Unis, doit passer le reste de l'année 1793 sur place. Le retour de cette masse importante d'unités de commerce et de richesses est reporté à la campagne navale de 1794, dont il s'agit de l'enjeu majeur. Pour l'été 1793, malgré les ordres de se tenir prête à réceptionner un éventuel convoi, la ligne de bataille française peut se consacrer essentiellement à la garde des côtes de la Vendée.

## **2. Le succès du Blocus de la Vendée par la flotte de Brest.**

Au début de l'été 1793, plusieurs documents donnent en effet l'ordre aux vaisseaux de Villaret, puis à la flotte sous le commandement de Morard de Galles, d'être à même d'escorter le commerce antillais français si celui-ci était signalé dans l'ouest<sup>86</sup>. L'historiographie a abondamment relevé, à juste titre, la contradiction entre cette exigence qui suppose un minimum d'éloignement des côtes, et l'ordre de garder étroitement la Vendée<sup>87</sup>. En revanche, notamment du fait du malaise lié à la nature civile des affrontements de l'Ouest, le succès de cette dernière mission n'a guère été étudié. Pourtant, la marine française parvient à se concentrer, à s'exercer et à dissuader la flotte britannique de Howe de s'en prendre à elle, tout en assurant le blocus de la Vendée. Cette capacité de la flotte de Brest à durer en opération durant tout l'été, dans ce qui est en réalité sa plus longue absence de toute la guerre, se fait en dépit des turbulences politiques du moment (et au prix d'une grave crise sanitaire). En effet, la direction politique de la guerre poursuit durant tout le printemps et l'été sa mutation, avant de se stabiliser en même temps que le reste du gouvernement révolutionnaire, avec le « grand » Comité de salut public.

---

<sup>84</sup> *Ibid.*, p. 4.

<sup>85</sup> SHD-MV, BB4 24 f° 135, « Arrêté pris à bord de l'Éole le 15 octobre 1793 ».

<sup>86</sup> SHD-MV, BB4 16 f° 43, lettre de l'adjoint à la 1<sup>ère</sup> division à Morard de Galles, 22 mai 1793.

<sup>87</sup> Léon LÉVY-SCHNEIDER, *Le conventionnel Jeanbon Saint-André*, *op. cit.*, p. 331.

Du fait de l'ancienneté de l'historiographie maritime de la Révolution française, les renouvellements récents de l'analyse politique de la période n'y ont pas toujours été intégrés. Ainsi, des ouvrages pourtant de qualité comme le travail de Léon Lévy-Schneider sur Jeanbon Saint-André restent tributaires d'une focalisation à outrance sur le débat Girondins/Montagnards, et acceptent sans distance critique la notion d'insurrection fédéraliste<sup>88</sup>. En réalité, les travaux d'Anne de Mathan ont montré que la notion de fédéralisme est une étiquette infamante apposée par les Montagnards aux insurgés girondins du printemps 1793, et non pas une position politique revendiquée<sup>89</sup>.

Avec ces renouvellements en tête, il apparaît tout d'abord que dans le domaine naval comme dans de nombreux secteurs, les continuités l'emportent largement de part et d'autre des événements du 31 mai/2 juin 1793, qui voient la chute des Girondins au profit de la Montagne. En ce qui concerne la marine, l'essentiel était déjà acquis avec la nomination de Dalbarade au ministère. Avec la fuite des députés girondins, celui-ci a l'occasion d'affirmer sa loyauté au pouvoir en place. Les procès-verbaux des séances aux Jacobins indiquent ainsi pour la séance du 24 juillet : « Le ministre de la marine [...] a répondu sur sa tête que les côtes étaient gardées et que les députés en fuite ne pourraient pas s'embarquer pour l'Angleterre<sup>90</sup>. » Les changements les plus importants sont liés à l'affirmation du Comité de salut public. Le 13 juin 1793, apparaît formellement la section de Marine (4<sup>ème</sup> section du Comité), attribuée à Guyton-Morveau et Jeanbon Saint-André<sup>91</sup>. C'est Jeanbon Saint-André, seule figure maritime à surnager mémoriellement dans la période, qui est le plus actif des deux<sup>92</sup>. Néanmoins, la focalisation importante sur cette figure ne doit pas faire oublier Guyton-Morveau. Malgré son passage rapide (il est remplacé le 10 juillet quand Jeanbon Saint-André est confirmé), le choix d'un homme de science oriente d'ores et déjà la marine vers la recherche de solutions techniques à son infériorité, qui se développent dès cette date, ce qui sera évoqué en détail par la suite.

---

<sup>88</sup> *Ibid.*, p. 333-335.

<sup>89</sup> Anne de MATHAN, « Le fédéralisme Girondin. Histoire d'un mythe national », *Annales historiques de la Révolution française*, n° 393, 2018/3, p. 195-206.

<sup>90</sup> François-Alphonse AULARD, *La société des Jacobins : recueil de documents pour l'histoire du club des Jacobins de Paris. Tome 5, op. cit.*, p. 313.

<sup>91</sup> Raphaël MATTA-DUVIGNAU, *Gouverner, administrer révolutionnairement : le Comité de salut public (6 avril 1793-4 brumaire an IV), op. cit.*, p. 126.

<sup>92</sup> Sur la figure de Jeanbon Saint-André, la référence reste Léon LÉVY-SCHNEIDER, *Le conventionnel Jeanbon Saint-André, op. cit.* La biographie de Daniel LIGOU, *Le conventionnel Jeanbon Saint-André*, Paris, Messidor-Éditions sociales, 1989, 250 p., est plus synthétique et ne commet pas l'erreur d'exagérer l'importance du conventionnel ; en revanche, elle s'étend beaucoup moins sur les aspects maritimes.

Conséquences de ces changements, le Conseil exécutif, qui recevait encore dans les mois précédents des amiraux (comme Truguet<sup>93</sup>) pour discuter des campagnes navales, semble cesser l'essentiel de son activité dans le domaine naval. À présent, la direction politico-stratégique de la guerre navale repose de manière accrue sur un dialogue entre le Comité de salut public, et en particulier la section de Marine, et le ministre Dalbarade. Produit probablement de ces échanges, un plan très détaillé d'emploi des forces est rédigé par le Ministre de la Marine le 24 juin. Il s'agit d'un document particulièrement exhaustif, précisant pour chaque point significatif les unités légères qui doivent y patrouiller<sup>94</sup>. La philosophie générale retenue est encore une fois celle de la stratégie indirecte. Le document s'ouvre ainsi :

Nos forces navales sont dans une trop grande disproportion avec celles de nos ennemis réunis pour que nous puissions destiner une ou plusieurs armées pour tenter avec eux le sort d'un combat.

Toute notre attention, toutes nos dispositions doivent avoir pour but :

1° de garantir notre territoire d'une invasion, et d'empêcher qu'une descente ne procure des secours aux rebelles qui troublent les départements maritimes.

2° de protéger notre navigation au long cours, d'assurer par celle du cabotage la communication et la circulation des approvisionnements entre nos différents ports et de faire éprouver au commerce ennemi les plus grands obstacles et les plus grands dommages possibles.

3° de tenir nos ennemis dans des inquiétudes continuelles sur nos desseins, leur faire craindre des expéditions sur différents points soit en Europe, soit dans les colonies et de les alarmer par les préparatifs d'une descente, et de l'effectuer, s'il est possible.

4° d'employer les moyens qui seront en notre pouvoir pour défendre nos côtes occidentales et orientales<sup>95</sup>.

Le but est donc de former un « système à la fois défensif et menaçant<sup>96</sup> » ; celui-ci ne diverge donc guère des « mesures purement défensives » défendues par Kerguelen quelques mois plus tôt. Tout au plus le développement de l'insurrection vendéenne renforce-t-elle encore la priorité de ce théâtre ; la chasse du commerce ennemi reste centrale. En somme, ce premier plan de la période « montagnarde » s'inscrit dans la continuité, et communie dans la même stratégie indirecte que précédemment.

L'importance du clivage entre Girondins et Montagnards doit aussi se relativiser par l'importance des tensions entre organes de gouvernement de la République, tout aussi significatives que les affrontements partisans. Manuel Covo a ainsi montré que les affrontements autour du droit de la mer, durant le printemps 1793, mettent aux prises le Comité de salut public et le Comité de marine. Il s'agit d'une poursuite du conflit sur le thème *free ships make free goods*. En effet, le Comité de marine défend à la Convention, le 9 mai 1793, par la voix de son rapporteur

---

<sup>93</sup> RACSP, tome 3, p. 532, séance du Conseil exécutif du 30 avril 1793.

<sup>94</sup> SHD-MV, BB4 14 f° 34 à 40, « Disposition des forces navales », 24 juin 1793. Ce document extrêmement détaillé et particulièrement important est intégralement reproduit en annexe n°7.

<sup>95</sup> *Ibid.*

<sup>96</sup> *Ibid.*, f° 40.

Antiboul, une conception très restrictive de la liberté des neutres, marquée par le refus de la neutralisation des marchandises par le pavillon du transporteur<sup>97</sup>. Cela revient à s'arroger le droit de police des mers, la vérification nécessitant fouille et détournement des navires neutres impliqués<sup>98</sup>. Dans cette volonté, le poids des corsaires eux-mêmes est particulièrement important, car ils multiplient ainsi leurs cibles potentielles. Taveau, membre du Comité de marine et député du Calvados (dont Honfleur, port corsaire) est ainsi la voix de ses mandataires en appuyant ce choix<sup>99</sup>. Le refus de séparer la cargaison du pavillon va loin, car les membres du Comité de marine considèrent comme de bonne prise les cargaisons françaises si elles sont capturées sur un navire devenu ennemi depuis la déclaration de guerre<sup>100</sup>. De son côté, le Comité de salut public s'oppose néanmoins largement à cette conception. Le 23 mai 1793, Barère souligne les dommages potentiels à l'opinion neutre qui résulteraient d'une telle conception restrictive de la liberté des mers, et défend notamment une exception pour les États-Unis<sup>101</sup>. La politique défendue par le Comité de salut public, aiguillonné par Gouverneur Morris, le chargé d'affaires américain à Paris, est celle du traité franco-américain de 1778, fondé sur le principe de la neutralisation des marchandises par le pavillon<sup>102</sup>. Mais dans ce conflit de comités, c'est finalement le Comité de marine qui semble l'emporter, le 27 juillet 1793, lorsque ses membres parviennent à faire abroger toutes les dispositions postérieures au 9 mai, et maintiennent donc les américains chargés de marchandises ennemies comme susceptibles d'être arraisonnés et leur cargaison saisie.

Manuel Covo voit donc dans ce succès du Comité de marine un moyen de relativiser la prépondérance du Comité de salut public. Mais en réalité, ce dernier avait déjà tranché pour l'essentiel le débat en suspendant purement et simplement la course un mois plus tôt, le 22 juin 1793 (deux jours avant la rédaction du plan de campagne), une suspension qui n'est levée que deux ans plus tard<sup>103</sup>. Il n'est donc pas possible de parler d'un triomphe des députés « corsaires ». Cette suspension, qui ne s'applique pas dans les faits aux Antilles, a pour conséquence que le droit de la mer en vigueur (le refus du *free ships make free goods*) ne concerne plus en réalité que les unités

---

<sup>97</sup> Manuel COVO, *Commerce, empire et révolutions dans le monde atlantique : la colonie de Saint-Domingue, entre métropole et États-Unis*, op. cit., p. 377.

<sup>98</sup> *Ibid.*, p. 378.

<sup>99</sup> *Ibid.*, p. 382.

<sup>100</sup> AN, D XVI\* 2 f°75, procès-verbal de la séance du Comité de marine du samedi 27 juillet 1793.

<sup>101</sup> Manuel COVO, *Commerce, empire et révolutions dans le monde atlantique : la colonie de Saint-Domingue, entre métropole et États-Unis*, op. cit., p. 382.

<sup>102</sup> Richard BROOKHISER, *Gentleman revolutionary: Gouverneur Morris*, New-York, Free Press [Édition numérique], 2003, p. 253-254.

<sup>103</sup> « Décret portant qu'il sera mis un embargo sur les corsaires et les bâtimens de commerce, jusqu'à ce que les armemens des vaisseaux de la République soient complétés », RLMC, tome 3, p. 477. Hervé PICHEVIN, David PLOUVIEZ, *Les corsaires nantais pendant la Révolution française*, op. cit., p. 93. Si le Comité de marine poursuit dans la voie d'un refus du *free ships make free goods*, c'est peut-être aussi dans l'espoir que l'embargo sur les armements corsaires sera rapidement levé.



régulières, moins susceptibles d'abus que les corsaires concernant la validité des prises. La priorité donnée par les autorités républicaines à l'armement des unités régulières montre que malgré le caractère indirect de la stratégie navale retenue, les ambitions maritimes demeurent importantes, notamment au sein du personnel montagnard. Le maintien d'un droit de la mer refusant le *free ships make free goods* peut donc aussi, dans ce contexte, se comprendre comme l'expression de l'ambition d'une maîtrise de la mer à terme, une fois la situation stratégique générale améliorée. Le plan du 24 juin exprime clairement cette possibilité, notamment sur le théâtre méditerranéen. Le document indique ainsi qu'il « faut accélérer par tous les moyens constructions, radoubs et armemens pour augmenter le nombre de nos vaisseaux et les tenir rassemblés dans le port et la rade de Toulon jusqu'à ce que nos forces puissent balancer celles de nos ennemis que divers événements peuvent affaiblir et forcer de rentrer dans leurs ports<sup>104</sup> ». Dans ces conditions, une fois la maîtrise de la mer atteinte, un droit de la mer restrictif permet de tirer tous les bénéfices de la situation, en contrôlant les neutres.

En réalité, si cette logique a certainement joué, il ne faut pas sous-estimer le caractère erratique de la politique maritime de la République. Notamment, le maintien d'un droit de la mer défavorable aux neutres réduit à néant les premiers efforts réalisés en direction de ceux-ci pour les antagoniser vis-à-vis de la Grande-Bretagne, en particulier avec la loi du 3 mai, votée seulement quelques jours avant celle du 9 adoptant un droit restrictif du pavillon défavorable aux neutres<sup>105</sup>. Le rôle du ministre lui-même est ambigu ; il se prononce au Comité de marine contre le *free ships make free goods* pour les navires américains, mais sans que l'on sache si c'est pour favoriser la course (il est lui-même ancien corsaire) ou pour ne pas fermer la porte à une politique de maîtrise de la mer<sup>106</sup>.

Si la direction politique de la guerre navale n'a donc guère été touchée par les conflits partisans, à la fois parce que les événements du 31 mai/2 juin n'empêchent pas une importante continuité, et parce que les logiques institutionnelles sont aussi à l'œuvre, il en va quelque peu différemment dans les ports. En particulier dans l'espace breton, l'insurrection girondine dite « fédéraliste » entraîne des changements, moins dans le cours des opérations que dans la composition des états-majors et des administrations.

En effet, les événements de juin 1793 ont eu un écho important dans une Bretagne déjà en partie travaillée par l'insurrection chouanne. De nombreux députés girondins étaient élus de la

---

<sup>104</sup> SHD-MV, BB4 14 f° 39-40, « Disposition des forces navales », 24 juin 1793.

<sup>105</sup> Voir chapitre précédent.

<sup>106</sup> AN, D XVI\* 2 f° 59, procès-verbal de la séance du Comité de marine du jeudi 20 juin 1793.

Bretagne<sup>107</sup>. Le Finistère en particulier se distingue par un certain zèle girondin ; les représentants en mission Sevestre et Cavaignac, notamment, sont expulsés de la ville de Brest<sup>108</sup>. Par ailleurs, une force départementale est votée pour la protection de la Convention avant même le début de l'insurrection parisienne ; ces troupes, après avoir rejoint les autres insurgés de l'Ouest, se débandent à Pacy le 13 juillet 1793<sup>109</sup>. Néanmoins, la marine n'est en réalité impliquée que dans la répression du phénomène, qui lui est resté étranger à l'exception de quelques enrôlements ponctuels dans la force départementale. Encore est-il complexe de distinguer les actions du pouvoir central qui ont lieu en réaction à l'insurrection girondine de celles qui visent simplement les adversaires politiques de toujours des Montagnards. Dans tous les cas, dès juin 1793, les demandes d'information sur les personnels de la marine se multiplient ; Dalbarade écrit ainsi à Morard : « Je vous prie de m'adresser confidentiellement une note qui me fasse bien connaître les talents, les mœurs et toutes les qualités de tous les officiers de tous grades qui servent sous vos ordres<sup>110</sup>. » Le 5 juillet 1793, le Conseil exécutif repousse sèchement Kersaint, qui demande quel est son statut dans la marine, en lui indiquant que sa démission de la Convention est interprétée comme une démission de tous les emplois publics<sup>111</sup>. Le 23, la Convention autorise la destitution de tout agent de la marine soupçonné d'incivisme ou de fédéralisme<sup>112</sup>. Dans la foulée, l'ordonnateur civil du port de Brest, Redon de Beaupréau, est convoqué à Paris le 25 juillet, puis destitué un mois plus tard sur soupçon de « conduite et [...] sentiments inciviques<sup>113</sup> ». Néanmoins, les changements sont limités ; l'essentiel du corps des administrateurs et des officiers reste inchangé malgré l'arrivée de la Montagne au pouvoir. En particulier, les opérations même de la flotte de Brest, tournée vers la Vendée, ne sont pas influencées par ces événements.

### *La concentration stratégique de la flotte française de l'Atlantique au large de la Vendée*

Pendant le printemps et le début de l'été 1793, la concentration de tous les vaisseaux français disponibles dans l'Atlantique à Belle-Île se poursuit avec succès. Le mouillage est choisi par le ministre car il se situe « tout à la fois au vent des points où le débarquement pourrait s'effectuer [la Vendée] et des lieux qui devraient servir de retraite dans le cas où l'ennemi aura une

---

<sup>107</sup> Anne de MATHAN, « Les insurrections girondistes de Bretagne en 1793 : premiers résultats », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, n° 111, 2004/4, p. 30.

<sup>108</sup> Léon LÉVY-SCHNEIDER, *Le conventionnel Jeanbon Saint-André*, *op. cit.*, p. 331.

<sup>109</sup> *Ibid.*, p. 39.

<sup>110</sup> SHD-MV, BB4 16 f°45, lettre du Ministre de la Marine à Morard de Galles, juin 1793.

<sup>111</sup> RACSP, tome 5, p. 182, 5 juillet 1793.

<sup>112</sup> Léon LÉVY-SCHNEIDER, *Le conventionnel Jeanbon Saint-André*, *op. cit.*, p. 419.

<sup>113</sup> RACSP, tome 6, p. 86, 26 août 1793.

trop grande supériorité<sup>114</sup> ». Le point envisagé pour la retraite est néanmoins bien éloigné puisqu'il s'agit de la rade de l'île d'Aix, au débouché de la Charente. Une retraite sur une telle distance peut s'avérer problématique, ne laissant plus pour alternative que Lorient, dont le port ne peut accueillir dans de bonnes conditions un grand nombre de vaisseaux, comme le fait remarquer plus tard Kerguelen<sup>115</sup>.

En effet, l'escadre de Villaret de mai laisse peu à peu place à une véritable armée navale de 21 vaisseaux à son maximum, concentrée à Belle-Île, suite à la convergence de toutes les unités disponibles vers cet espace :

| Vaisseau              | Canons | Date d'arrivée    | Port d'armement |
|-----------------------|--------|-------------------|-----------------|
| <i>Trajan</i>         | 74     | 14 avril 1793     | Lorient         |
| <i>Jean-Bart</i>      | 74     | 14 avril 1793     | Lorient         |
| <i>Superbe</i>        | 74     | 17 avril 1793     | Brest           |
| <i>Suffren</i>        | 74     | 17 avril 1793     | Brest           |
| <i>Achille</i>        | 74     | 17 avril 1793     | Brest           |
| <i>Convention</i>     | 74     | 23 mai 1793       | Brest           |
| <i>Neptune</i>        | 74     | 23 mai 1793       | Brest           |
| <i>Téméraire</i>      | 74     | 23 mai 1793       | Brest           |
| <i>Tourville</i>      | 74     | 23 mai 1793       | Brest           |
| <i>Audacieux</i>      | 74     | 27 mai 1793       | Lorient         |
| <i>Révolution</i>     | 74     | 30 mai 1793       | Rochefort       |
| <i>Aquilon</i>        | 74     | 15 juin 1793      | Rochefort       |
| <i>Bretagne</i>       | 110    | 20 juin 1793      | Brest           |
| <i>Terrible</i>       | 110    | 20 juin 1793      | Brest           |
| <i>Indomptable</i>    | 80     | 20 juin 1793      | Brest           |
| <i>Auguste</i>        | 80     | 21 juin 1793      | Brest           |
| <i>Juste</i>          | 80     | 21 juin 1793      | Brest           |
| <i>Northumberland</i> | 74     | 21 juin 1793      | Brest           |
| <i>Tigre</i>          | 74     | 16 août 1793      | Brest           |
| <i>Côte d'or</i>      | 118    | 7 septembre 1793  | Brest           |
| <i>Impétueux</i>      | 74     | 11 septembre 1793 | Rochefort       |

Table n°3 : Chronologie du rassemblement de la flotte atlantique à Belle-Île en 1793<sup>116</sup>

<sup>114</sup> SHD-MV, BB4 16 f°71, lettre du Ministre de la Marine à Morard de Galles, 6 juillet 1793.

<sup>115</sup> Yves-Joseph de KERGUELEN de TRÉMAREC, *Relation des combats et des événements de la guerre maritime...*, op. cit., p. 352.

<sup>116</sup> Pour la chronologie, SHD-MV, BB4 16, f°4-5 et 168 à 230 ; voir aussi Annexe n°3. Pour les localisations, SHD-MV, BB5 58, « Liste générale des forces navales de la République à l'époque du 1<sup>er</sup> mai 1793. »

On remarque parmi ces arrivées celles de l'escadre de Morard de Galles, le 23 mai, qui prend le commandement ; ainsi que celle du contre-amiral Le Large, le 20 juin, et enfin les unités de Kerguelen, le lendemain. Chacun de ces envois répond à l'insistance croissante du Comité de salut public et du Conseil exécutif pour une couverture maximale de la Vendée, alors que les rumeurs sur l'envoi d'une flotte britannique de débarquement, comme de l'arrivée prochaine des navires de Saint-Domingue, se multiplient<sup>117</sup>. La crise vendéenne a finalement le mérite pour la marine française de désigner le point de concentration des forces dans un espace relativement éloigné de la Grande-Bretagne. Alors qu'elles font fréquemment le trajet seules, les unités de la ligne de bataille française, y compris en provenance de Rochefort, peuvent se concentrer sans incident, ce qui constitue une opération toujours délicate. Une fois le rassemblement achevé, les vaisseaux quelles que soient leurs provenances rentrent à Brest à l'automne 1793, remplissant le point n°16 du plan du 24 juin 1793, qui prescrit cette concentration<sup>118</sup>. Les escadres républicaines protègent aussi le cabotage, notamment les convois Bordeaux-Brest, qui se déroulent sans aucune perturbation majeure durant l'année 1793<sup>119</sup>.

Puisqu'il s'agit de la première sortie en masse de la flotte de Brest, les historiens se sont penchés attentivement sur ses performances, notamment en termes de navigation. Le verdict est généralement sévère : « Que cela vint de la négligence du nouveau personnel ou de son ignorance, de nombreux abordages\* se produisirent<sup>120</sup>. » Il est vrai que des abordages ont lieu à plusieurs reprises sur la flotte française ; notamment entre la *Convention* et le *Neptune*, ce dernier ayant son bout-dehors de beaupré cassé, ou encore entre le *Tourville* et le *Révolution*<sup>121</sup>. Néanmoins, il en va de même sur la flotte britannique de l'amiral Howe ; ainsi en juillet 1793, un abordage entre le *Majestic* et le *Bellerophon* avarie ce dernier au point qu'il doit rentrer en Angleterre<sup>122</sup>. Howe exprime à plusieurs reprises son mécontentement sur l'état de préparation de ses navires et de ses équipages<sup>123</sup>. En réalité les deux flottes sont en phase d'apprentissage. Celle-ci est particulièrement nécessaire pour la flotte républicaine, qui comprend des officiers inexpérimentés et des équipages rassemblés laborieusement ; Villaret notamment fait bon usage des moments passés à patrouiller entre Belle-Île et Groix : « Le temps que l'escadre passe ici, eut été en pure perte pour le service de

<sup>117</sup> Voir notamment RACSP, tome 4, p. 189, séance du Conseil exécutif du 16 mai 1793.

<sup>118</sup> Ce retour se fait dans des circonstances de crise qui sont explorées plus loin.

\* À proprement parler, un abordage désigne une collision non souhaitée entre deux navires.

<sup>119</sup> « Chaque jour je vois passer nos convois les un allant au nord les autres faisant route pour le sud jamais la navigation ne fut plus active » (SHD-MV, BB4 19 f°59, lettre de Villaret au Ministre de la Marine, 9 mai 1793).

<sup>120</sup> Louis Édouard CHEVALIER, *Histoire de la marine française sous la première république*, op. cit., p. 54.

<sup>121</sup> SHD-MV, BB4 16 f°205, lettre de Morard de Galles au Ministre de la Marine, 23 mai 1793.

<sup>122</sup> Roger MORRIS, *The Channel Fleet and the Blockade of Brest, 1793-1801*, op. cit., p. 22.

<sup>123</sup> John III BARROW, *The Life of Richard Earl Howe, Admiral of the Fleet*, London, John Murray, 1838, p. 216-217.

la république, si je n'en profitais pour lui faire exécuter les évolutions de guerre les plus essentielles, et dans l'exécution desquels, le plus grand nombre de vaisseau est encore bien neuf<sup>124</sup>. » Morard emploie exactement la même expression : « Nous avons grand besoin de nous exercer aux mouvements et tactiques nous sommes bien neufs dans cette matière<sup>125</sup>. » Il s'agit donc là d'un gain important pour la marine républicaine que ces mois d'entraînement en mer ; bien qu'il n'ait pas résulté d'une volonté délibérée des autorités politiques. C'est dans ces exercices que l'on peut en partie déceler l'origine de la bonne tenue à la manœuvre et au combat de la flotte de Brest durant l'année suivante, à la bataille de Prairial. Il faut en effet se garder d'attribuer les réussites de l'an II à un « redressement » providentiel ou à la seule action de Jeanbon Saint-André.

Cet entraînement (qu'il ne faut pas non plus exagérer<sup>126</sup>) manque d'ailleurs d'être mis à profit dès l'année 1793. En effet, du 31 juillet au 2 août 1793, la flotte de Brest se trouve en présence de la *Home fleet* britannique. Cet événement, généralement évacué rapidement par les historiens, mérite pourtant que l'on s'y intéresse sans perspective téléologique.

*Aboukir manqué, Chesapeake sans combat ? La non-bataille du 31 juillet/1<sup>er</sup> août 1793.*

La grande crainte des autorités républicaines en 1793, le débarquement de troupes britanniques pour soutenir les insurgés vendéens, ne se réalise pas. Tout d'abord car le cabinet de Londres n'en a pas l'intention : la priorité durant l'été est donnée au théâtre antillais, ainsi qu'au front du Nord et à la flotte de la Méditerranée. Néanmoins, les unités de la Manche reçoivent pour mission la maîtrise des eaux européennes. En conséquence, après avoir reçu la nouvelle de la présence de la flotte française à Belle-Île, Howe fait prendre la mer à ses vaisseaux le 25 juillet et se dirige vers le Morbihan<sup>127</sup>. En somme, la stratégie navale française a plutôt contribué à attirer les Britanniques au large de la Vendée. Néanmoins, la bonne contenance de la flotte française dans un espace mal maîtrisé par les Britanniques empêche tout affrontement, qui en cas de défaite aurait certainement favorisé un débarquement des *Red coats* dans un second temps. Ainsi à l'été 1795, à l'issue de sa victoire à la bataille de Groix, la flotte britannique mouille plusieurs mois à Houat et Hoëdic, où elle maintient le contact avec la Vendée<sup>128</sup>.

Ce scénario ne se réalise pas en 1793, d'abord et avant tout car la flotte de Brest est plus importante numériquement que celle de Howe. En effet, quand les deux flottes s'aperçoivent dans

---

<sup>124</sup> SHD-MV, BB4 16 f°212, lettre de Villaret au Ministre de la Marine, 10 juin 1793.

<sup>125</sup> *Ibid.*, f°205, lettre de Morard de Galles au Ministre de la Marine, 23 mai 1793.

<sup>126</sup> Il existe plusieurs témoignages nuancés la fréquence et le succès des exercices : notamment SHD-MV, BB4 20 f°163, « Réflexions sur la conduite du vice amiral Morard de Galles par un Marin de l'escadre ».

<sup>127</sup> William JAMES, *The Naval History of Great Britain, volume 1, op. cit.*, p. 80.

<sup>128</sup> Voir *infra* chapitre sept, 1.

l'après-midi du 31 juillet, au large de Belle-Île, on trouve 18 vaisseaux de ligne côté français, et 17 côté britannique (dont trois 64 canons<sup>129</sup>). En ce qui concerne la course aux armements d'unités des deux côtés de la Manche au printemps 1793, dans les arsenaux français étudiés par Norman Hampson, « la cadence se montra juste suffisante pour devancer Howe<sup>130</sup> ». L'exploit est relatif, malgré les conditions très difficiles de la mobilisation française, car la priorité de la République a été donnée à cette flotte, à l'inverse des Britanniques. Les vaisseaux sont envoyés à l'instant où ils sont prêts, comme en témoigne l'arrivée tardive des trois-ponts. Au bilan, avec une très confortable supériorité numérique à l'échelle du conflit, les coalisés ne parviennent tout de même pas à prendre l'avantage du nombre sur un théâtre central comme les eaux européennes.

C'est sans doute du fait de ce rapport de force que l'amiral Howe n'engage pas le combat dans cette journée du 31 juillet 1793, ni dans les deux jours qui suivent, où les flottes s'aperçoivent de nouveau. Les navires français, de leur côté, se contentent de se former en ligne de bataille et d'attendre la venue de la flotte britannique<sup>131</sup>. Morard semble avoir envisagé de s'embosser\* devant le Palais à Belle-Île, une tactique classique mais qui rappelle le choix défensif de Brueys à Aboukir : un assaut britannique prononcé aurait pu avoir des conséquences désastreuses si la ligne avait été attaquée dans des conditions similaires à celles de 1798<sup>132</sup>. Mais il n'y a pas de « chasse<sup>133</sup> » par la flotte britannique ; les témoignages français sont même unanimes pour affirmer que Howe n'a pas recherché le combat. Le témoignage de Morard lui-même, qui va dans ce sens, est entaché de défense personnelle, mais Villaret constitue un témoin plus sûr. En 1795, il attribue le refus de la bataille par Howe au lieu de la rencontre, dans le cadre de son plaidoyer pour des opérations dans l'Atlantique et non dans la Manche, déjà évoqué :

L'amiral Howe rencontra il y a deux ans l'armée du Vice Amiral Morard entre Belle-île et Groa, l'escadre anglaise avait le double avantage du vent et du nombre, cependant elle ne jugea pas à propos d'attaquer et Howe à son retour observa à l'amirauté que l'armée française combattant pour ainsi dire sur ses foyers avait une position si avantageuse qu'il n'avait pas voulu livrer un combat dont les résultats ne pouvaient être d'aucune utilité à sa patrie<sup>134</sup>.

Comme de manière régulière durant la période, Villaret attribue la supériorité numérique aux Britanniques, en confondant plus ou moins délibérément des unités légères avec des vaisseaux. De leur côté, les Britanniques arguent de vents contraires qui auraient empêché l'attaque, en

---

<sup>129</sup> William JAMES, *The Naval History of Great Britain*, volume 1, op. cit., p. 81.

<sup>130</sup> Norman HAMPSON, *La marine de l'an II : mobilisation de la flotte de l'Océan, 1793-1794*, op. cit., p. 124.

<sup>131</sup> SHD-MV, BB4 20 f°04, « Morard de Galles [...] à la Convention nationale », 19 frimaire an III (9 décembre 1794).

<sup>132</sup> SHD-MV, BB3 22 f°303, lettre de Morard de Galles au commandant de Belle-Île en mer.

\* Il s'agit de mouiller de manière à présenter son travers à l'adversaire.

<sup>133</sup> Roger MORRISS, *The Channel Fleet and the Blockade of Brest, 1793-1801*, op. cit., p. 23.

<sup>134</sup> SHD-MV, BB4 68 f°07, lettre de Villaret au Ministre de la Marine, 19 floréal an III (8 mai 1795).

contradiction formelle avec les sources françaises, sans qu'il soit possible de trancher<sup>135</sup>. Quoiqu'il en soit, Howe n'a aucun succès à présenter à son retour en Angleterre et se retrouve vivement critiqué. Gillray, notamment, se fend d'une caricature assassine, qui se moque de l'argument de Howe pour justifier l'absence de combat (des vents contraires), tout en l'accusant de corruption :



Illustration n° 5 : James Gillray, *A French Hail Storm, - or - Neptune losing sight of the Brest Fleet*, 10 décembre 1793<sup>136</sup>

En effet, si dans la caricature de Gillray Howe est bien confronté à des vents capricieux, ceux-ci sont constitués d'une grêle bien particulière : de l'or français qui l'empêche d'engager le combat, pendant qu'à droite de la gravure la flotte républicaine s'échappe vers Brest. Cette critique n'est pas isolée : l'amiral anglais est surnommé « Lord Torbay », du nom du mouillage où deux créatures marines ramènent justement Howe sur la caricature de Gillray, pour se moquer de son peu d'appétence à croiser longuement en mer<sup>137</sup>. Dans l'historiographie française de la marine républicaine, il n'est jamais fait mention de l'insatisfaction des Britanniques vis-à-vis de leur flotte

<sup>135</sup> William JAMES, *The Naval History of Great Britain*, volume 1, op. cit., p. 83.

<sup>136</sup> « Une tempête de grêle française, -ou- Neptune perdant de vue la flotte de Brest » ; National Maritime Museum, Greenwich, Londres, PAF3926, hauteur : 381 mm, largeur : 522 mm, gravure colorée à la main.

<sup>137</sup> Timothy JENKS, *Naval engagements: Patriotism, Cultural Politics, and the Royal Navy, 1793-1815*, Oxford, Oxford University Press, 2006, p. 29-33.

atlantique. La flotte française de Brest, de son côté, remplit son objectif de sécuriser les approches de la Vendée, sans perdre un seul vaisseau dans cette première année délicate. En souhaitant s'emboîser au Palais, Morard prenait le risque d'un Aboukir avant l'heure ; mais en remplissant sa mission, il remporte une petite victoire de la Chesapeake, car il a empêché tout ravitaillement d'une force ennemie (les Vendéens) par une flotte britannique, à l'image de l'affrontement de 1781.

S'il en a eu la possibilité vis-à-vis du vent, ce qui semble peu probable, Morard a choisi de ne pas engager le combat de son propre chef ; ce qui semble une décision sage et surtout entièrement conforme à ses consignes, notamment au plan du 24 juin. Néanmoins, de manière frappante, il écrit en ces termes au Ministre, quelques jours après la séparation des deux flottes : « Je vous préviens que si j'étais instruit par les découvertes que j'établis, de la position et de la véritable force des ennemis, et qu'il fut reconnu qu'ils n'eussent qu'une supériorité médiocre je n'hésiterai pas, malgré l'arrêté du conseil, à aller directement les attaquer<sup>138</sup>. » Peut-être est-ce l'attitude timorée des Britanniques qui a été à l'origine de ce propos, ou la conscience que l'affichage d'une volonté offensive serait bien perçu en haut lieu. En effet, loin de s'indigner du propos de Morard (qui affirme pourtant clairement sa volonté de désobéir aux ordres), le Ministre lui répond qu'il a lu aux célébrations du 10 août, à Paris, le passage de sa lettre faisant état de ses dispositions offensives<sup>139</sup>. Cette situation surprenante s'explique par l'affichage public de velléités combattantes pour la marine républicaine, de plus en plus fréquentes à la Convention et dans la presse, et qui exercent une pression sur les acteurs de la marine<sup>140</sup>. Pourtant ce même 10 août, un conseil composé des officiers généraux et capitaines de vaisseau de la flotte souligne la situation critique des navires, touchés par le scorbut et dans une situation difficile vis-à-vis des provisions<sup>141</sup>. Le hiatus entre discours public et pratique stratégique autour de l'offensive ne cesse donc de s'accroître. Les effets de cette divergence se font particulièrement sentir durant la campagne de l'année 1794, en particulier au moment de la bataille de Prairial.

Parmi les matelots de la flotte, les opinions sont partagées concernant l'offensive. Certains se disent prêts au combat si cela peut terminer cette croisière prolongée et pénible : « Les marins de notre armée demandent continuellement à rentrer ou à se mesurer avec l'ennemi<sup>142</sup>. » D'autres au contraire expriment leur inquiétude comme Jean Guénézan, du *Northumberland*, qui affirme « que si nous allions nous fourrer parmi eux [la flotte britannique], nous étions foutu, que

---

<sup>138</sup> SHD-MV, BB4 16 f°240, lettre de Morard au Ministre de la Marine, 6 août 1793.

<sup>139</sup> *Ibid.*, f°98, lettre du Ministre de la Marine à Morard, 15 août 1793.

<sup>140</sup> La presse britannique se fait l'écho de cette volonté affichée d'engager un combat de flotte (*Feuille du salut public*, n°91, 29 septembre 1793, p. 3.)

<sup>141</sup> SHD-MV, BB4 16 f°231-232, « Procès-verbal de la séance du conseil... », 10 août 1793.

<sup>142</sup> SHD-MV, BB4 17, f°189, lettre de Boutin au Ministre de la Marine, 21 août 1793.



l'armée était trop faible<sup>143</sup> ». Si l'historien dispose de ce dernier témoignage précieux, c'est parce que la situation à bord de la flotte de la République, tendue par la situation sanitaire et alimentaire, dégénère en mutinerie au début du mois de septembre 1793. Si les facteurs endogènes sont importants, la cause directe de l'éclatement de la crise est liée à un élément externe catastrophique : l'annonce de la rébellion de Toulon et de l'entrée des coalisés dans la ville.

### 3. L'automne de tous les désastres ?

Si en décembre 1793, les caricaturistes James Gillray et Isaac Cruikshank brocardent le peu de résultats de la *Home fleet* de Howe, c'est aussi parce que le contraste est important avec le théâtre méditerranéen, où les succès sont au rendez-vous pour les coalisés. En effet, la prise de Toulon constitue un désastre sans commune mesure dans l'histoire de la marine française au XVIII<sup>e</sup> siècle : un des deux arsenaux majeurs français, avec sa flotte, tombe aux mains de l'ennemi. L'annonce de cet événement fait partie des raisons au fondement des envahissements de la Convention de septembre 1793, la chute de l'arsenal est donc ressentie durement y compris par les Parisiens<sup>144</sup>. Après un tel choc, la recherche de potentiels traîtres s'accroît dans la marine : les procès au tribunal révolutionnaire se multiplient, avec plusieurs condamnations à mort et surtout de nombreux emprisonnements. La nouvelle du désastre toulonnais entraîne par ailleurs une mutinerie ambiguë sur la flotte de Brest, car motivée en apparence par la volonté de défendre l'arsenal de l'Atlantique contre une trahison similaire. En somme, il peut sembler que l'ensemble de la marine française est paralysé. Néanmoins, il faut rester nuancé ; la mutinerie de la flotte de Brest se situe pleinement dans le modèle républicain, marqué notamment par l'absence de violence envers les officiers et dans la répression. De ce fait, la flotte de Brest, à la différence de celle de la Méditerranée, peut reprendre rapidement ses activités militaires.

#### *La perte de Toulon et ses conséquences : une aggravation dramatique du rapport de force*

Il ne relève pas de notre propos d'entrer en détail dans les circonstances de la perte de Toulon. La situation de cet arsenal en 1793 constitue à lui seul un sujet d'études, qui a déjà été

---

<sup>143</sup> Jeanbon SAINT-ANDRÉ, *Rapport sur les mouvemens qui ont eu lieu sur l'escadre de la République, commandée par le vice-amiral Morard-de-Galles, & sur sa rentrée à Brest*, Brest, imprimerie de R. Malassis, 1793, p. 61.

<sup>144</sup> Diane LADJOUI, « Les journées des 4 et 5 septembre 1793 à Paris. Un mouvement d'union entre le peuple, la commune de Paris et la convention pour un exécutif révolutionnaire », *Annales historiques de la Révolution française*, n° 321, 2000/3, p. 34.

largement développé<sup>145</sup>. Il ne s'agit ici que de mesurer l'impact des événements toulonnais sur la situation politico-stratégique générale d'abord, et ses effets particuliers sur le théâtre Atlantique, qui sont nombreux.

Les choix stratégiques retenus le 24 juin 1793, déjà évoqués, sont valables pour toutes les flottes de la République. À l'image des décisions prises dans l'Atlantique, les dispositions de la marine en Méditerranée sont donc délibérément prudentes. En particulier, un projet de renforcement de la Corse (qui concentre l'attention du fait de la pression qui y est exercée par les anglo-paolistes), appuyé par des vaisseaux, est rapidement confié exclusivement à des unités légères<sup>146</sup>. Rien sur le plan militaire ne laisse donc penser que la flotte de Toulon s'apprête à subir des destructions qui par leur ampleur ne peuvent se comparer qu'à une défaite totale dans une bataille en ligne. En revanche, sur le plan politique, les tensions s'accumulent depuis longtemps déjà dans le port et dans la ville. La rivalité entre clubs (Saint-Jean et Saint-Pierre), les cours martiales à forte teneur politique (comme celle du capitaine Basterot), le tout sur fond de présence importante de véritables royalistes, convergent pour faire de la ville de Toulon, à l'été 1793, une véritable poudrière<sup>147</sup>. L'insurrection girondine, qui s'éteint dès les premiers échecs dans l'ouest, s'enracine dans les ports de la Méditerranée, Marseille et Toulon<sup>148</sup>. En effet, la caractéristique de cet arsenal durant la Révolution est d'être en permanence à contretemps du *momentum* politique à l'échelle du pays. Girondine à l'été/automne 1793, la ville est montagnarde après le 9 thermidor, avec dans les deux cas des conséquences dramatiques<sup>149</sup>.

Longtemps vue par le prisme du complot royaliste, l'entrée des coalisés à Toulon doit se comprendre de manière plus large, en incluant les divisions politiques (jacobins, girondins, royalistes), socio-professionnelles (sectionnaires, marins, ouvriers<sup>150</sup>), régionales (officiers et marins provençaux et ponantais\*, ces derniers appartenant aux vaisseaux venus de Brest à l'automne 1792<sup>151</sup>). Ces apports ont été largement le fait de l'historiographie en langue anglaise, avec les travaux de Malcolm Crook et William Cormack. Néanmoins, ces derniers sont peut-être allés trop loin dans la réfutation en bloc des causes de la trahison relevées par les discours officiels,

---

<sup>145</sup> Malcolm CROOK, *Toulon in War and Revolution: from the "Ancien régime" to the Restoration, 1750-1820*, op. cit. William S. CORMACK, *Revolution and Political Conflict in the French Navy 1789-1794*, op. cit., p. 173 à 214.

<sup>146</sup> RACSP, tome 5, p 421 ; séance du Comité de salut public du 30 juillet 1793.

<sup>147</sup> William S. CORMACK, *Revolution and Political Conflict in the French Navy 1789-1794*, op. cit., p. 143-172.

<sup>148</sup> *Ibid.*, p. 179-180.

<sup>149</sup> Malcolm CROOK, *Toulon in war and revolution: from the « Ancien régime » to the Restoration, 1750-1820*, op. cit., p. 126-157 et p. 158-186.

<sup>150</sup> *Ibid.*, p. 134.

\* Les ports du Ponant sont ceux de l'Atlantique. Cette expression n'a plus officiellement cours sous la Révolution, Ponant et Levant ont été remplacés par Océan et Méditerranée.

<sup>151</sup> William S. CORMACK, *Revolution and Political Conflict in the French Navy 1789-1794*, op. cit., p. 198.

comme celui de Jeanbon Saint-André à la tribune de la Convention le 9 septembre<sup>152</sup>. En effet, Virginie Martin a bien montré que les maisons de commerce françaises basées à Gênes, aux sympathies royalistes, ont bel et bien entravé délibérément le ravitaillement des départements méditerranéens, dans le but de donner plus de poids aux arguments des coalisés, qui se proposent de faciliter l'approvisionnement de Toulon<sup>153</sup>.

Quoi qu'il en soit, la flotte britannique de l'amiral Hood pénètre en rade de Toulon le 28 août 1793 ; les troupes coalisées occupent les forts de la ville et de la rade<sup>154</sup>. La flotte française est désarmée, une bonne partie des marins désertent, en partie pour rejoindre l'armée du général Carteaux. L'attention se concentre sur le siège durant les mois d'octobre et de novembre 1793. Mais les questions navales retrouvent le devant de la scène avec l'évacuation précipitée du 18 décembre 1793, une fois les défenses externes de la ville percées par l'armée républicaine<sup>155</sup>. L'historiographie a insisté à juste titre sur le caractère improvisé de l'incendie déclenché dans l'arsenal et parmi la flotte par les Britanniques, ce qui a évité des destructions plus complètes<sup>156</sup>. Néanmoins, les dégâts restent catastrophiques. La flotte de Toulon se trouve amputée de treize vaisseaux de ligne ; quatre sont emmenés par les Britanniques (le trois-ponts *Commerce de Marseille*, et les 74 *Pompée*, *Puissant* et *Scipion*, auxquels il faut ajouter pas moins de huit frégates<sup>157</sup>). Les neuf autres vaisseaux sont brûlés. Presque aussi important, comme l'a souligné Martine Acerra, les réserves de bois de l'arsenal sont entièrement consumées par les flammes, ce qui rend très difficile tout redémarrage immédiat du travail<sup>158</sup>.

Au 20 décembre 1793, la ligne de bataille française se trouve donc réduite à 56 navires de ligne, malgré l'achèvement de quatre vaisseaux durant l'été<sup>159</sup>. À cette date, quinze navires à deux ponts ou plus ont déjà été perdus depuis l'entrée en République, et deux bases sont hors d'état d'opérer. Cette réalité est massivement liée aux luttes de factions et au phénomène contre-révolutionnaire : seuls deux vaisseaux ont été perdus en opérations. À l'évidence, à moins d'une innovation majeure susceptible de changer la nature des affrontements, il était dès cette date

---

<sup>152</sup> Jeanbon Saint-André charge notamment lourdement l'ancien chef de la 1<sup>ère</sup> division de la Marine, Taillevis, désigné responsable des nominations (Léon LÉVY-SCHNEIDER, *Le conventionnel Jeanbon Saint-André*, op. cit., p. 447.)

<sup>153</sup> Virginie MARTIN, « La "trahison de Toulon" : une victoire royaliste ? Marchands rebelles et commissionnaires infidèles dans la guerre de subsistances de 1793 », dans Anne de MATHAN, Pierrick POURCHASSE, Philippe JARNOUX (dir.), *La mer, la guerre et les affaires : Enjeux et réalités maritimes de la Révolution française*, Rennes, PUR, 2018, p. 145-160.

<sup>154</sup> Malcolm CROOK, *Toulon in War and Revolution: from the « Ancien régime » to the Restoration, 1750-1820*, op. cit., p. 141.

<sup>155</sup> *Ibid.*, p. 147.

<sup>156</sup> *Ibid.*

<sup>157</sup> Martine ACERRA, Jean MEYER, *Marines et Révolution*, op. cit., p. 160.

<sup>158</sup> *Ibid.*, p. 161.

<sup>159</sup> Voir Annexe n° 1.3.

impossible pour la marine française de s'engager dans la recherche de la maîtrise de la mer par la bataille décisive, face à une flotte britannique à elle seule de plus du double de ses effectifs, et dotée de très puissants alliés. Du fait de cette réalité matérielle, les jugements formulés sur la marine révolutionnaire à partir d'échafaudages conceptuels ou de critique du corps des officiers apparaissent assez vains.

Quatre vaisseaux ont échappé à la destruction d'une manière bien particulière : ils sont envoyés par les Britanniques, sans artillerie, dans les ports de l'Atlantique chargés des indésirables de la ville, à savoir des Républicains aux sympathies montagnardes, notamment Ponantais<sup>160</sup>. La démarche est sans précédent et le choix de précieux navires de ligne plutôt que d'unités plus légères accentue sa singularité. Les unités concernées sont les vaisseaux *Entreprenant*, *Orion*, *Patriote* et *Apollon*, qui quittent le port le 16 septembre. À l'exception du dernier, tous sont issus des envois brestois de l'automne 1792. Ajoutés aux navires de ligne qui reviennent du Cap-Français à peu près au même moment, ce sont pas moins de sept vaisseaux qui convergent de manière dispersée et chaotique vers les ports de la façade Atlantique, accentuant involontairement la concentration de la flotte française dans cet espace. En effet, après l'*America* durant l'été, l'*Éole* et le *Jupiter* ont entamé leur traversée de l'Atlantique le 2 octobre 1793, en théorie pour un raid sur Saint-Pierre et Miquelon<sup>161</sup>. L'arrivée sans encombre de toutes ces unités isolées, qui s'échelonne durant tout l'automne, témoigne d'ailleurs de la maîtrise relative de la mer par les Britanniques à cette date.

L'accueil réservé à ces vaisseaux et leurs équipages est très varié, et témoigne des fortunes changeantes des individus et des factions sous la Révolution. Tout d'abord, le premier, l'*America*, parvient à Rochefort, le 2 septembre 1793, directement depuis le Cap-Français, où son équipage a contraint les officiers au départ<sup>162</sup>. À cette date, la nouvelle des événements du 21 juin au Cap n'est connue en France que depuis à peine plus d'une semaine<sup>163</sup>. Le lendemain 3 septembre, ignorant cette arrivée, Jeanbon Saint-André prononce à la Convention un discours blâmant Polverel et Sonthonax pour l'incendie de la ville<sup>164</sup>. Duclos-Guyot, le capitaine de l'*America*, se rend immédiatement à Paris pour raconter sa version des faits au Ministre de la Marine (a priori la plus favorable aux commissaires en l'absence de leur propre version, puisque seul ce vaisseau ne s'était

---

<sup>160</sup> Léon LÉVY-SCHNEIDER, *Le conventionnel Jeanbon Saint-André, op. cit.*, p. 520-521.

<sup>161</sup> SHD-MV, BB4 24 f°137, lettre de Sercey au Comité de salut public, 25 décembre 1793.

<sup>162</sup> AN, D XXV 54, « Copie de la lettre écrite au Ministre de la Marine par le commandant des armes à Rochefort le 2 septembre 1793 ».

<sup>163</sup> Jeremy D. POPKIN « IV. La presse et la question coloniale », dans Jeremy D. POPKIN, *La Presse de la Révolution. Journaux et journalistes (1789-1799)*, Paris, Odile Jacob, 2011, p. 162.

<sup>164</sup> *Ibid.*, p. 164.

pas rallié à Galbaud<sup>165</sup>). Le capitaine n'est sans doute pas parvenu à dédouaner les commissaires (ou n'a pas essayé), car la version officielle ne se modifie pas dans l'immédiat. Et ce d'autant plus que l'attention de la Convention passe très vite à la perte de Toulon, plus importante et surtout plus proche. Jeanbon Saint-André doit faire un autre rapport sur ce sujet le 9 septembre, comme cela a été évoqué ; soit moins d'une semaine après celui sur l'incendie du Cap-Français ! L'équipage de l'*America*, qui s'est mutiné pour pouvoir revenir en France, ne semble pas avoir subi de réelles sanctions, malgré la conscience des autorités du port que « cette désobéissance, [...] si elle reste impunie, ne peut faire que le plus mauvais effet<sup>166</sup> ».

À l'inverse, l'arrivée de l'*Entreprenant* et du *Patriote* à Brest, le 13 octobre 1793, fait l'objet d'un luxe de précautions<sup>167</sup>. Les équipages et officiers sont confinés à bord ; les scellés posés sur les papiers. Léon Lévy-Schneider a bien montré, à rebours de l'historiographie du XIX<sup>e</sup> siècle, à quel point cette attitude méfiante était parfaitement logique de la part des autorités révolutionnaires : « Il eut fallu être au courant des péripéties du drame de Toulon pour agir autrement<sup>168</sup>. » En revanche, ce qui n'a pas été relevé c'est la différence d'accueil avec les navires en provenance des Antilles, qui sont pourtant dans une situation comparable, comme le relèvent les sources. Ainsi, à Rochefort ; lorsque l'*Apollon*, en provenance de Toulon, mouille devant la Charente autour du 15 octobre<sup>169</sup>. Les représentants en mission dans la ville, les très radicaux Lequinio et Laignelot, réagissent immédiatement sur le mode du complot, persuadés que le propos de cet envoi était d'infiltrer des traîtres dans les ports de l'Atlantique. Une bonne partie de l'équipage est renvoyée au tribunal révolutionnaire que les représentants ont établi spécifiquement à Rochefort<sup>170</sup>. Pourtant, lorsque quelques jours plus tard, le 23 octobre, le *Jupiter* en provenance du Cap-Français par New-York mouille devant Rochefort, la réaction est bien différente, de l'aveu même des représentants :

Il nous a d'abord paru singulier de voir arriver de l'Amérique septentrionale un bâtiment qui abandonnait une flotte en insurrection, au moment où l'Apollon que nous renvoie la perfidie angloise vient d'entrer dans le port. Nous avons eu des défiances, [...] mais après avoir un moment examiné les choses, comparé les circonstances [...] elles se sont évanouies<sup>171</sup>.

---

<sup>165</sup> AN, D XXV 54, « Extrait de la lettre du Commandant des armes de Rochefort adressée au Ministre de la Marine du 5 septembre 1793 ».

<sup>166</sup> *Ibid.*

<sup>167</sup> Léon LÉVY-SCHNEIDER, *Le conventionnel Jeanbon Saint-André, op. cit.*, p. 522-523.

<sup>168</sup> *Ibid.*

<sup>169</sup> RACSP, tome 7, p. 495, lettre de Lequinio et Laignelot au Comité de salut public du 18 octobre 1793.

<sup>170</sup> *Ibid.*, tome 8, p. 600, lettre de Lequinio et Laignelot au Comité de salut public du 21 novembre 1793.

<sup>171</sup> AN, AF II 297, dossier 2481, f° 56, lettre de Lequinio et Laignelot au Comité de salut public, 23 octobre 1793. Le document est daté du deuxième jour de la deuxième décade de l'an II, mais il s'agit à l'évidence d'une confusion entre décade et mois liée à l'introduction très récente du calendrier révolutionnaire.

Cette attitude est d'autant plus frappante que le *Jupiter*, capitaine Bompard, s'est détaché de son propre chef de l'escadre menée par Sercey sur l'*Éole*, en mer, le 15 octobre, entraînant l'annulation de l'expédition sur Saint-Pierre et Miquelon ; il semble donc particulièrement blâmable<sup>172</sup>. Mais là encore, l'équipage et les officiers ne sont pas inquiétés ; il en va de même au moment de l'arrivée de l'*Éole* à Brest avec les frégates *Concorde* et *Précieuse*, le 2 novembre 1793<sup>173</sup>. Si Sercey passe en jugement, il est finalement libéré au 9 thermidor et retrouve des emplois importants par la suite<sup>174</sup>.

En somme, si les navires de la station de Saint-Domingue sont mieux traités, c'est bien sûr du fait de l'élément étranger qui joue dans l'affaire toulonnaise ; mais ces unités bénéficient aussi des circonstances de leur retour en France. En effet, après avoir d'abord chargé Bompard, le capitaine du *Jupiter*, pour l'échec du raid sur Terre-Neuve, Sercey blâme ensuite le plan de l'ambassadeur Genêt<sup>175</sup>. C'est un bon choix car celui-ci, depuis plusieurs mois déjà, est en disgrâce auprès du Comité de salut public. Ses nombreuses maladresses et ses empiètements sur la neutralité américaine, qui ont froissé l'opinion et le gouvernement des États-Unis, ont décidé de son arrestation par les autorités françaises, le 11 octobre<sup>176</sup>. Les vaisseaux revenus de Toulon n'ont pas cette chance d'une circonstance favorable ; l'*Orion*, arrivé à Lorient le 23 octobre, c'est-à-dire le même jour que l'arrivée du *Jupiter* à Rochefort, subit l'isolement de son équipage et la mise en procès de plusieurs suspects de trahison<sup>177</sup>. Sur les quatre vaisseaux partis de Toulon en septembre, une vingtaine d'officiers et de canonnières sont guillotins sur la base de ce chef d'accusation ; l'immense majorité d'entre eux étaient probablement innocents<sup>178</sup>. Mais avec la perte de Toulon, la psychose de la trahison a atteint des sommets. Il est symptomatique que les conflits autour de la discipline à bord des navires se résolvent sans violence et sans répression, alors que les questions à caractère directement politique se terminent en effusion de sang.

Cette situation est néanmoins en train de changer : à l'annonce de la prise de Toulon, la flotte de Brest est entrée dans une grande mutinerie qui fait suite à une situation disciplinaire flottante dans les mois précédents. Si les conflits de ce type s'étaient jusque-là résolus sans violence, l'ampleur de la mutinerie, et le risque de paralysie qu'elle entraîne, justifie une répression plus ferme de la part des représentants en mission. L'hiver 1793-1794 voit l'aboutissement du processus

---

<sup>172</sup> SHD-MV, BB4 24 f°137, lettre de Sercey au Comité de salut public, 25 décembre 1793.

<sup>173</sup> *Ibid.*, f°136.

<sup>174</sup> Georges SIX, *Dictionnaire biographique des généraux et amiraux français de la Révolution et de l'Empire : 1792 - 1814*, Volume 2, Paris, G. Saffroy, 1934, p. 449.

<sup>175</sup> SHD-MV, BB4 24 f°129, lettre de Sercey au Ministre de la Marine, 14 brumaire an II (4 novembre 1793).

<sup>176</sup> Sur les empiètements de Genêt, voir Sandra MOATS, *Navigating Neutrality: Early American Governance in the Turbulent Atlantic*, Charlottesville, University of Virginia Press, 2021, p. 102. Sur la décision d'arrêter l'ambassadeur, voir RACSP, tome 7, p. 359, séance du Comité de salut public du 11 octobre 1793.

<sup>177</sup> RACSP, tome 8, p. 13, lettre de Tréhouart au Comité de salut public, 4 brumaire an II (25 octobre 1793).

<sup>178</sup> Léon LÉVY-SCHNEIDER, *Le conventionnel Jeanbon Saint-André*, op. cit., p. 524-526.

et le retour à une discipline violente sur la flotte, quoique toujours articulée à un discours républicain et optimiste sur la nature des marins.

### *Apogée et fin du modèle républicain de la mutinerie*

À partir du 13 septembre 1793, la flotte de Brest, stationnée entre Belle-Île et Quiberon, entre dans une phase de mutinerie. Celle-ci a de multiples causes, mais l'une des plus directes est l'annonce de la chute de Toulon aux mains des coalisés. En réaction, les équipages réclament avec force le retour à Brest, et esquissent à plusieurs reprises la manœuvre de départ, étant interrompus systématiquement par leurs officiers. L'historiographie du XIX<sup>e</sup> siècle a attribué cette crise à l'effondrement général de la discipline lié à la nature même des événements révolutionnaires ; pour Léon Lévy-Schneider, c'est bien au conflit entre royalistes, girondins et montagnards sur la flotte qu'est due la mutinerie<sup>179</sup>. Selon William Cormack, ces points sont secondaires : il y en réalité conflit sur « la nature de l'autorité révolutionnaire », en particulier entre local et national<sup>180</sup>. La force armée est-elle obéissante par essence, ou les citoyens qui la composent peuvent-ils délibérer démocratiquement ? Après s'être appuyées sur les mutineries au début de la période, les autorités ont du mal à faire accepter un retour à une stricte obéissance.

À ces niveaux d'analyse, il s'agit ici d'ajouter une remise en perspective à l'échelle de la période, et qui soit véritablement stratégique et militaire, dimension souvent négligée et qui éclaire pourtant la situation. Tout d'abord, il importe de souligner que la flotte ne se mutine véritablement que huit jours en tout et pour tout, du 13 au 21 septembre 1793. L'éclipse est donc limitée dans le temps : il n'y a pas lieu de parler de paralysie de la flotte, ce que l'on retrouve notamment dans la littérature en langue anglaise<sup>181</sup>. La fin de la mutinerie correspond à l'arrivée du conventionnel Tréhouart sur la flotte, où il décide du retour à Brest demandé par certains équipages. Tréhouart n'est pas n'importe quel représentant en mission : il s'agit, comme cela a été vu, du chef de la 1<sup>ère</sup> division de la Marine, en charge des mouvements, un point qui n'est jamais relevé. Il abandonne donc ce poste (où il est remplacé par Chappatte) pour venir sauver ce qui est en partie son œuvre ; en effet, dans les bureaux de la Marine, il est un des acteurs majeurs de la gestion de la marine et donc du choix de la station de Belle-Île. Il s'agit de la première fois, mais pas de la dernière, qu'un représentant en mission s'implique directement dans la direction de la flotte au point d'embarquer sur le navire amiral. Second point, l'épisode constitue l'acmé du modèle révolutionnaire de la

---

<sup>179</sup> Louis Édouard CHEVALIER, *Histoire de la marine française sous la première république*, op. cit., p. 48. Léon LÉVY-SCHNEIDER, *Le conventionnel Jeanbon Saint-André*, op. cit., p. 480-481.

<sup>180</sup> William S. CORMACK, *Revolution and Political Conflict in the French Navy 1789-1794*, op. cit., p. 239.

<sup>181</sup> Nicholas A. M. RODGER, *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain, 1649-1815*, op. cit. p. 429.

mutinerie. Malgré des refus d'obéissance massifs sur une flotte de plus de vingt vaisseaux, aucune violence n'est exercée sur les officiers par les équipages, et aucun matelot n'est exécuté par la répression.

Par ailleurs, une remise en perspective à l'échelle de l'été 1793 dans son ensemble vient souligner la continuité des phénomènes de désobéissance, généralement motivés par de mauvaises conditions de vie. Une fois n'est pas coutume, il faut ici donner toute sa place à la position de l'historiographie antirévolutionnaire, à savoir l'analyse de la mutinerie comme la conséquence d'une habitude de la désobéissance sur la flotte. Les exemples sont multiples : le 16 juin, Kerguelen doit calmer sur l'*Auguste* une insurrection fondée sur la demande d'une double ration de vin et des plaintes concernant la nourriture ; un peu plus tôt, sur la frégate *Proserpine*, un « soulèvement » a lieu car les matelots n'ont plus de vêtements<sup>182</sup>. La difficulté d'une discipline républicaine est illustrée par la question des rations de biscuit : celui-ci est accordé à volonté le 6 juillet 1793, par la généralisation à la flotte d'un droit qui avait été accordé par les représentants en mission à Rochefort aux unités armées dans ce port<sup>183</sup>. La mutinerie des vaisseaux en provenance de la Charente pour conserver ce surplus reçoit donc satisfaction et même au-delà, alors que Villaret s'était démené au début de la croisière pour éviter de céder sur l'exigence de biscuit supplémentaire, dans une période de disette<sup>184</sup>. Dernier élément structurant, les garnisons de soldats à bord ne jouent pas toujours leur rôle de maintien de l'ordre. Sur l'*Audacieux*, un bataillon du Morbihan a bien du mal à remplir ses tâches, du fait notamment de l'incompréhension du français par un grand nombre des soldats de cette unité, qui ne parlent que le breton<sup>185</sup>.

Les « mouvements convulsifs<sup>186</sup> » du 13 septembre 1793 ne sont donc pas un coup de tonnerre par ciel clair. Les événements se déroulent ainsi : le 14 septembre, les équipages hissent les huniers avec la volonté de faire voile vers Brest, et n'en sont que laborieusement dissuadés par les officiers et notamment Morard de Galles, qui fait le tour des navires insurgés<sup>187</sup>. Ce dernier finit par convoquer à son bord des délégués de tous les équipages de la flotte, qui décident le lendemain d'envoyer un courrier à la Convention pour demander le retour à Brest. Néanmoins, jusqu'à l'arrivée de Tréhouart, les équipages continuent de demander plus ou moins violemment la mise à la voile en direction de l'arsenal sur la Penfeld.

---

<sup>182</sup> SHD-MV, BB4 17 f°60, lettre de Kerguelen au Ministre de la Marine, 17 juin 1793. SHD-MV, BB4 19 f°212.

<sup>183</sup> Pour la demande de maintien du biscuit supplémentaire sur les vaisseaux de Rochefort : SHD-MV, BB4 16 f°54, rapport de la 1<sup>re</sup> division de la Marine, 17 juin 1793. Sur la généralisation du biscuit à volonté, SHD-MV, BB4 16 f°73, lettre de Dalbarade à Morard de Galles, 6 juillet 1793.

<sup>184</sup> SHD-MV, BB4 19 f°50, lettre de Villaret au Ministre de la Marine, 17 avril 1793.

<sup>185</sup> SHD-MV, BB4 17 f°23, lettre du capitaine de l'*Audacieux* au Ministre de la Marine, 29 avril 1793.

<sup>186</sup> SHD-MV, BB4 16 f°254, lettre de Morard de Galles au Ministre de la Marine, 15 septembre 1793.

<sup>187</sup> William S. CORMACK, *Revolution and Political Conflict in the French Navy 1789-1794*, op. cit., p. 224.



Quelle a été la cause de cette agitation ? L'annonce de la prise de Toulon, le 12 septembre, a certes accru fortement les tensions sur la flotte<sup>188</sup>. Mais ce qui suscite la crise, c'est aussi la réception de l'ordre de s'en prendre à un convoi néerlandais dont le Comité de salut public croit savoir la route<sup>189</sup>. Si une partie des équipages a pu croire à un complot des officiers pour livrer la flotte dans cette volonté de départ, qui intervient seulement quelques jours après l'annonce des événements de Toulon, il est probable que c'est surtout l'idée d'une nouvelle croisière difficile qui ait répugné aux équipages. Ceux-ci sont en effet dans un état de santé catastrophique, aggravé par la piètre qualité de la nourriture. Boutin, officier de la flotte, résume ainsi la situation : « Les équipages de nos premiers vaisseaux armés étant à la mer depuis cinq mois sans avoir mis pied à terre, manquent de hardes, ils mangent très rarement des vivres fraîches, ils sont fatigués, la fièvre le scorbut se font sentir et pour surcroît d'inconvénient voici l'équinoxe de septembre qui approche<sup>190</sup>. » Malgré ses hypothèses sur un complot girondin, près de la moitié des quelques témoignages relevés par Jeanbon Saint-André lui-même vont dans le sens d'un refus de servir avant tout lié à des conditions matérielles, seul critère de jugement d'une bonne partie des matelots sur les mérites de la jeune République. Ainsi Jacques Messin, matelot de Granville, qui affirme « qu'il n'étoit pas nécessaire de se battre pour les grosses têtes qui sont à terre ; que l'on est pas mieux traité actuellement qu'on ne l'était ci-devant ; que l'on donnait de la viande salée à l'équipage au lieu de la soupe qu'il mangerait en place<sup>191</sup> ». Autre élément qui vient souligner l'importance des simples données matérielles dans la mutinerie ; les différentes attitudes des vaisseaux à l'issue de l'envoi du courrier à la Convention nationale, que rapporte Van Stabel et qui sont corroborées par le classement de Tréhouart lui-même<sup>192</sup> :

---

<sup>188</sup> *Ibid.*

<sup>189</sup> SHD-MV, BB4 16 f° 110, lettre de Dalbarade à Morard de Galles, 4 septembre 1793.

<sup>190</sup> SHD-MV, BB4 17, f° 189, lettre de Boutin au Ministre de la Marine, 21 août 1793. Dès le 11 août, Morard de Galles parle d'équipages « fatigués, dégoûtés et affaiblis » (SHD-MV, BB4 16 f° 241, lettre de Morard au Ministre de la Marine).

<sup>191</sup> Jeanbon SAINT-ANDRÉ, *Rapport sur les mouvemens [...]*, *op. cit.*, p. 62.

<sup>192</sup> Tréhouart ne distingue que trois catégories : fidèles, égarés, insurgés (AN, AF II 298, doss. 2488, f° 13 à 15.)

| Obéissance à la loi                                             | Attendre le retour du courrier                                                                                                                                                      | Rentrer sur le champ                                                                           | Sommation au général de rentrer de suite             |
|-----------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|
| <i>Trajan</i><br><i>Juste</i><br><i>Tigre</i><br><i>Neptune</i> | <i>Northumberland</i><br><i>Aquilon</i><br><i>Téméraire</i><br><i>Jean-Bart</i><br><i>Côte d'or</i><br><i>Convention</i><br><i>Audacieux</i><br><i>Bretagne</i><br><i>Impétueux</i> | <i>Auguste</i><br><i>Révolution</i><br><i>Terrible</i><br><i>Indomptable</i><br><i>Superbe</i> | <i>Tourville</i><br><i>Suffren</i><br><i>Achille</i> |

Table n°4 : Volonté exprimée par les vaisseaux de la flotte le 16 septembre 1793<sup>193</sup>

Plusieurs éléments sont à noter : tout d'abord, hormis la *Révolution*, aucun des vaisseaux dans les deux catégories les plus virulentes ne sont armés en dehors de Brest. Si les vaisseaux armés à Lorient ne rejoignent pas l'insurrection, c'est qu'ils sont peu soucieux de partir pour Brest, à l'inverse des matelots des vaisseaux armés dans cette ville. En revanche, parmi les équipages les plus revendicatifs, on compte ceux du *Tourville* et de l'*Achille*, qui ont participé à la croisière de mars 1793 : ils sont donc armés depuis très longtemps et ont déjà connu des expériences difficiles. Enfin, aucun des trois vaisseaux arrivés tardivement (*Côte d'or*, *Impétueux*, *Tigre*) ne font pas partie des vaisseaux où la révolte est enracinée ; le *Tigre* est même porté parmi ceux qui professent leur obéissance. Sans être le seul facteur, les réalités prosaïques d'origine des vaisseaux et de temps de mer semblent donc avoir été décisives dans l'implication dans la mutinerie, ce qui incite à tenir à distance les analyses exclusivement politiques de l'événement. Finalement, ce retour à Brest est très comparable à celui réclamé par les équipages des unités antillaises, *Concorde* à la Martinique, *Éole* et *Amérique* au Cap-Français ; il s'agit de réclamer le retour au port et la fin d'une station difficile, en l'enrobant de considérations politiques, qui peuvent néanmoins être sincères.

En effet, il n'est pas question ici d'affirmer qu'une mutinerie ayant eu lieu en septembre de l'année 1793 n'a aucun lien avec les conflits politiques. La peur du complot chez les équipages semble avoir été avivée par le contact avec les royalistes présents sur la côte, dont Morard de Galles se plaint amèrement : « Les habitants de Quiberon ont mis en œuvre tous les moyens que leur a suggéré leur incivisme reconnu, pour égarer l'opinion des marins<sup>194</sup>. » Non que les opposants à la République ne soient pas aussi présents parmi les matelots de la flotte ; et le renfermement d'opinions si différentes sur l'espace confiné des vaisseaux, sans échappatoire, contribue à l'ébullition politique, comme s'en émeut le lieutenant Boutin : « P. S. dans la marine il y a des

<sup>193</sup> SHD-MV, BB4 17 f°239, annexe à un procès-verbal de l'état-major du vaisseau le *Tigre*, capitaine Van Stabel, 16 septembre 1793.

<sup>194</sup> SHD-MV, BB4 16 f°255-256, lettre de Morard de Galles au Ministre de la Marine, 15 septembre 1793.

malvaillans et des individus qui n'aiment guère notre révolution [...] Crainte de révolte à bord de nos vaisseaux où il n'y a pas de porte de derrière<sup>195</sup>. »

Le caractère noble ou non de certains officiers cristallise aussi largement les tensions ; Morard fonde d'ailleurs en partie ses demandes récurrentes de remplacement sur ce fait : « Si le hasard ne m'eut pas fait naître dans une classe qui excite la défiance, je me flatte que les malveillants n'auraient pas trouver un prétexte pour me faire perdre la confiance des équipages et même celle de quelques officiers des état-majors des vaisseaux<sup>196</sup>. » À n'en pas douter, les éléments proprement liés au contexte révolutionnaire jouent donc leur rôle. Quant au conflit sur la source de la légitimité politique, mis en avant par William Cormack, il est aussi fondamental ; parmi les griefs retenus par Jeanbon Saint-André dans son rapport, il y a celui que « la force armée ne peut pas délibérer, c'est une vérité fondamentale, un principe essentiel, sans l'observation duquel il n'y a plus de liberté. Si le gouvernement cesse de diriger un moment l'action de la force physique, ou si celle-ci ne lui est pas constamment subordonnée, le despotisme le plus effrayant, le despotisme militaire s'établit avec toutes ces horreurs<sup>197</sup> ». Tous ces points, s'ils sont justes, ne doivent pas faire oublier la question centrale du quotidien au ras du sol des marins.

L'importance de la simple revendication du repos et du retour à Brest dans l'insurrection, est d'ailleurs illustrée par l'extinction totale de celle-ci à partir du moment où Tréhouart ordonne le retour dans le port, qui est effectif le 23 septembre<sup>198</sup>. Aucune liaison avec les ouvriers et la population de Brest n'a pu se faire ; la mutinerie est restée purement navale, à la différence des événements de Toulon<sup>199</sup>. L'évaluation de la situation revient à Jeanbon Saint-André et Prieur de la Marne, qui ont été envoyés à Brest en renfort de Bréard et Tréhouart le 4 octobre 1793<sup>200</sup>. Rapidement, les représentants en mission prennent acte du repentir des équipages concernant leur désobéissance. Profondément imprégné d'une vision rousseauiste de marins par essence bons et purs, Jeanbon Saint-André conclut à l'égarement et à la tromperie plutôt qu'à la trahison des marins de la flotte, qui ne reçoivent aucune punition réelle, à l'exception de quelques matelots de

---

<sup>195</sup> SHD-MV, BB4 17, f° 190, lettre de Boutin au Ministre de la Marine, 21 août 1793.

<sup>196</sup> SHD-MV, BB4 16 f° 254, lettre de Morard de Galles au Ministre de la Marine, 15 septembre 1793.

<sup>197</sup> Jeanbon SAINT-ANDRÉ, *Rapport sur les mouvemens [...]*, *op. cit.*, p. 21. Il s'agit d'une réponse à l'argumentaire développé par certains marins, notamment le caporal Beaussard sur le *Côte d'or*, qui écrit « n'est-il pas permis à tout citoyen de s'assembler, ainsi qu'il appert [...] des droits imprescriptibles de l'homme ? » Ce sous-officier indique d'ailleurs que le zèle de la garnison et des officiers de ce vaisseau à supprimer l'insurrection à son bord l'ont fait surnommer le *Ferme* sur l'escadre (AP, vol LXXXIV, p. 667).

<sup>198</sup> Léon LÉVY-SCHNEIDER, *Le conventionnel Jeanbon Saint-André*, *op. cit.*, p. 493.

<sup>199</sup> Alain CABANTOUS, Gilbert BUTI, *Les mutins de la mer : rébellions maritimes et portuaires en Europe occidentale*, *op. cit.*, p. 199.

<sup>200</sup> RACSP, tome 7, p. 212.

la *Bretagne*<sup>201</sup>. Aucun meneur des grades inférieurs n'est identifié, et la répression violente repose exclusivement sur les officiers. L'insurrection de Quiberon est donc un exemple de ces mutineries qui relèvent en bonne partie du dialogue entre matelots et autorités, sans violence de part et d'autre.

Il s'agit néanmoins de la dernière de ce genre. Durant sa mission à Brest, Jeanbon Saint-André ne ménage pas ses efforts pour rétablir une discipline plus sévère. Le 22 novembre 1793, il arrête un nouveau code pénal maritime nettement plus rigoureux que celui de 1790, toujours en vigueur. En particulier, « murmures » et « attroupements » (fréquents jusque-là) sont punis d'une mise aux fers (articles III et XI)<sup>202</sup>. La force armée est désignée comme « essentiellement obéissante » (article XIII), disposition qui ferme la porte aux délibérations des équipages ; mais la formulation ambiguë montre à quel point les Républicains rechignent à s'éloigner du modèle du citoyen-soldat. Enfin, le conseil de discipline chargé des peines afflictives, s'il comprend toujours des matelots, passe à une majorité d'officiers et d'officiers marins. De manière frappante, ce renforcement de la discipline se fait sur le fond d'un discours politique inchangé en ce qui concerne la considération nécessaire pour le matelot. Les représentants en mission déploient seulement une pédagogie de l'obéissance en République :

La discipline est le garant des succès, c'est par elle, et par elle seule que les armées sont invincibles : appelés à tous les grades que votre capacité et vos vertus vous rendront dignes de remplir, il n'en est aucun auquel vous puissiez prétendre si ce n'est par l'observation exacte des devoirs que vous impose celui où vous êtes placés. [...] Ce n'est plus, comme dans l'Ancien Régime, à l'homme que vous obéissez ; c'est à la loi, c'est à la patrie dont le saint amour doit brûler dans tous les cœurs. Et combien cette mère tendre n'a-t-elle pas fait pour vous<sup>203</sup> ?

C'est à travers cette idée d'une obéissance des marins non plus à des individus, mais à la volonté générale, et donc finalement à eux-mêmes, que s'esquisse un dépassement de l'oxymore entre marine et République en ce qui concerne la discipline, dans la droite ligne des écrits de Rousseau<sup>204</sup>. Sans surprise, si ce distinguo entraîne une certaine adhésion (notamment à travers sa manifestation concrète du départ des officiers aristocrates), certains membres des équipages l'ignorent ou choisissent de l'ignorer. Pour certains, la période ouverte depuis 1789 est celle d'une négociation autorisée du travail à effectuer sur les navires, et où le refus d'obéissance est banalisé. Ce moment se clôt nettement en janvier 1794, lorsque Jeanbon Saint-André fait appliquer rigoureusement le nouveau code pénal maritime. À la suite d'un refus d'obéissance sur le vaisseau *America*, quatre meneurs de l'insurrection sont exécutés sur ordre du tribunal criminel du Finistère (auquel il est prévu que les cas les plus graves soient renvoyés) sur un ponton en rade de Brest, le

---

<sup>201</sup> Léon LÉVY-SCHNEIDER, *Le conventionnel Jeanbon Saint-André, op. cit.*, p. 501.

<sup>202</sup> ADF, 8L 84, code pénal maritime en date du 20 brumaire an II (10 novembre 1793).

<sup>203</sup> AN, AF II 295, proclamation de Jeanbon Saint-André à Brest, 7 brumaire an II (28 octobre 1793).

<sup>204</sup> Thomas HIPPLER, « Service militaire et intégration nationale pendant la révolution française », *Annales historiques de la Révolution française*, art. cit., p. 5.

14 janvier <sup>205</sup>. L'extrait du greffe a été imprimé, sans doute à des fins d'affichage et de publicité<sup>206</sup>. Cet épisode a été abondamment relayé par l'historiographie, certaines publications en faisant une preuve de plus du caractère violent de la Révolution française<sup>207</sup>. Mais il ne s'agit là que d'un relatif rééquilibrage à l'échelle de l'Europe ; même à partir de cette date, la marine républicaine reste bien loin des standards de la flotte britannique, bien qu'une étude comparative plus détaillée soit nécessaire<sup>208</sup>. Reste que cet épisode constitue un tournant ; les mentions de désobéissance et de mutinerie diminuent drastiquement par la suite dans les sources françaises : un cycle s'est clos, et pas seulement pour l'*America*, un des vaisseaux les plus mutins depuis 1790 (son équipage s'était probablement accoutumé à une vaste marge de manœuvre depuis qu'il a contraint le vaisseau au retour en France depuis Saint-Domingue).

### *Loin de la paralysie, une marine active et en rapide mutation*

Si dans un premier temps, les événements de Quiberon n'entraînent pas de tour de vis répressif envers les matelots, il en va différemment en ce qui concerne les officiers. L'ombre portée des événements de Toulon accentue la crainte de la trahison, et finalement six individus sont renvoyés au tribunal révolutionnaire pour ce chef d'accusation. Parmi eux, les officiers Verneuil, Coëtnempren et Duplessis-Grénédan sont condamnés à mort et exécutés ; ce dernier voit son cas aggravé par le fait qu'il a trois frères émigrés dans l'armée de Condé<sup>209</sup>. Finalement, la question du retour des vaisseaux de Toulon a donc néanmoins un résultat bien plus sanglant que la résolution de l'insurrection de Quiberon. Mais ce bilan est en trompe-l'œil : si les exécutions restent limitées, l'automne 1793 voit bien une mutation profonde du corps des officiers, surtout du fait des arrestations et des destitutions. Le bénéfice du doute n'est plus accordé aux officiers nobles ou soupçonnés de tiédeur politique ; les représentants en mission à Brest font le choix de l'uniformisation idéologique de la flotte au profit des montagnards, quitte à se passer de certains talents<sup>210</sup>.

Tout d'abord, les officiers généraux employés à Quiberon sont tous débarqués sans exception. Si Landais est autorisé à démissionner, Kerguelen et Le Large sont destitués et retenus

<sup>205</sup> SHD-MV, BB3 51 f°66, lettre de Thévenard au Ministre de la Marine, 26 nivôse an II (15 janvier 1794).

<sup>206</sup> *Ibid.*, f°67.

<sup>207</sup> Oscar HAVARD, *Histoire de la Révolution dans les ports de guerre*, op. cit., p. 595.

<sup>208</sup> En décembre 1794, on compte 5 pendus sur le *Culloden* ; 5 de plus sur le *Defiance*, en septembre 1795, seulement sur la flotte de la Manche (Nicholas A. M. RODGER, *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain, 1649-1815*, op. cit., p. 445.)

<sup>209</sup> Léon LÉVY-SCHNEIDER, *Le conventionnel Jeanbon Saint-André*, op. cit., p. 515.

<sup>210</sup> *Ibid.*, p. 518-519.

comme prisonniers dans le Finistère pour témoigner dans les différents procès en cours<sup>211</sup>. Morard de Galles est lui simplement renvoyé sur ses terres, mais ne tarde pas à séjourner quelque temps en prison<sup>212</sup>. Un grand nombre de marins font un séjour derrière les barreaux, car sont aussi arrêtés le contre-amiral Sercey (en attendant son jugement sur les événements de Saint-Domingue), les capitaines Bonnefous, Daugier et Richery, ou encore Redon de Beaupréau, ancien ordonnateur du port de Brest<sup>213</sup>. En dehors de la ville, plusieurs marins compromis politiquement sont eux aussi emprisonnés (comme Latouche-Tréville) ou exécutés au même moment : ainsi Kersaint, le 4 décembre 1793, ou encore Grimouard, un temps envisagé pour commander la flotte de Brest, guillotiné le 7 février 1794<sup>214</sup>. Dans ce contexte, un nouveau remplacement des cadres devient une nécessité, notamment des places laissées par les nobles. Le Conseil exécutif entérine en ce qui concerne les officiers généraux les choix qui ont été faits par Jeanbon Saint-André seul : ce dernier est à l'acmé de son pouvoir sur la Marine<sup>215</sup>. Sont donc nommés contre-amiraux les capitaines Villaret-Joyeuse, Bouvet, Martin, Cornic, et Van Stabel<sup>216</sup>. Les choix du représentant en mission et membre du Comité de salut public sont excellents : tous ces officiers poursuivent par la suite leur carrière avec loyauté et compétence, et parfois avec succès. Parmi les critères retenus pour la promotion, la capacité à maintenir l'ordre à son bord a figuré en bonne place, puisque Villaret et Van Stabel commandaient à Belle-Île des unités qui ont fait profession de foi de loyauté à l'autorité<sup>217</sup>. Aucun de ces officiers n'est passé par les gardes de la marine et plusieurs sont d'anciens officiers bleus : la rupture avec le grand corps est consommée.

En somme, dans le cadre de la « Terreur », les élites montagnardes se replient sur leurs seules bases sociologiques. À ce titre, la symbolique militaire prend un tour nettement partisan ; une deuxième vague de changements de noms touche la flotte française à l'automne 1793 ; le *Côte d'Or* devient la *Montagne*, et le *Jupiter* se voit attribuer le nom de *Montagnard*<sup>218</sup>. Une nouvelle vague de remplacement des fleurs de lys restantes (comme sur les boussoles) par les « bonnets de la liberté », est suscitée par Prieur de la Marne, dont Suzanne Levin a montré qu'il n'est pas autant

<sup>211</sup> William S. CORMACK, *Revolution and Political Conflict in the French Navy 1789-1794*, op. cit., p. 248.

<sup>212</sup> SHD-MV, CC7 Alpha 591, dossier « Jean Dalbarade ».

<sup>213</sup> Léon LÉVY-SCHNEIDER, *Le conventionnel Jeanbon Saint-André*, op. cit., p. 507.

<sup>214</sup> *Journal de Paris*, n° 339, 15 frimaire an II (5 décembre 1793), p. 4. Georges SIX, *Dictionnaire biographique [...]*, volume 1, op. cit., p. 529. Parmi ces officiers, plusieurs étaient partisans de la Révolution en 1789 (Michel VERGÉ-FRANCESCHI, « Marine et Révolution. Les officiers de 1789 et leur devenir », art. cit., p. 280-281).

<sup>215</sup> RACSP, tome 8, p. 456, séance du Conseil exécutif du 26 brumaire an II (16 novembre 1793).

<sup>216</sup> Voir Annexe n°4.

<sup>217</sup> SHD-MV, BB4 17 f°239, procès-verbal de l'état-major du vaisseau le *Tigre*, capitaine Van Stabel, 16 septembre 1793. L'un comme l'autre, justement au moyen de ce type de procès-verbaux, ont su mettre en avant l'attitude de leurs équipages pour favoriser leur propre carrière.

<sup>218</sup> Alain DEMERLIAC, *La marine de la Révolution : nomenclature des navires français de 1792 à 1799*, op. cit., p. 20 et 28.

dans l'ombre de Jeanbon Saint-André que Lévy-Schneider le laisse entendre<sup>219</sup>. Un peu plus tard, Bréard et Jeanbon Saint-André demandent aussi une modification du pavillon de la marine au ¼ tricolore : « Les couleurs de la république ne paraissent point assés dans les grandes distances, et ce pavillon est purement monarchique<sup>220</sup>. » Ils obtiennent satisfaction le 15 février 1794, lorsque le pavillon national entièrement bleu-blanc-rouge est décrété par la Convention<sup>221</sup>. De la même manière que la simplification du corps des officiers se fait en écartant les nobles, les représentants pensent éliminer le risque de trahison en débarquant les marins des pays en guerre avec la France, notamment britanniques<sup>222</sup>. Tout ferment de division qui pourrait faire obstacle à l'effort de guerre est donc visé.

Ces mesures se comprennent aussi dans le contexte de la poursuite de la guerre civile dans l'Ouest, avec la virée de Galerne. Depuis octobre 1793, les insurgés vendéens ont passé la Loire et se dirigent vers la Manche. Les conséquences de cette situation sur la marine française dans l'Atlantique sont considérables, et généralement passées entièrement sous silence. Tout d'abord, concrètement, la ligne de communication Brest-Paris est fortement perturbée ; les envois de fonds de l'État pour la marine doivent s'y prendre à plusieurs reprises pour traverser la zone dangereuse<sup>223</sup>. Surtout, la crainte de la jonction entre insurgés et Britanniques implique une action vigoureuse de la marine. À ce propos, il importe de souligner que le choix des Vendéens de se déporter vers la Manche, très loin de leurs bases et dans un espace qui leur est peu favorable politiquement, a probablement beaucoup à voir avec la maîtrise des approches atlantiques par la marine française en 1793. Une victoire de la flotte de Howe aurait probablement permis une jonction dans un territoire largement insurgé, comme le Morbihan, qui comprend des ports d'une certaine importance, comme Auray. Il faut être évidemment prudent en maniant cette hypothèse, tant les choix des Vendéens durant la virée de Galerne sont changeants et liés au poids des circonstances.

Quoi qu'il en soit, c'est vers Granville que se dirigent les insurgés, afin d'établir le contact avec les coalisés. La Manche devient donc un temps le centre des préoccupations pour les représentants en mission dans l'Ouest ; or c'est un espace difficile pour la marine française. Jeanbon Saint-André envoie au début novembre deux frégates et deux corvettes depuis Brest pour

<sup>219</sup> Suzanne LEVIN, *Défendre une République de droit naturel : Prieur de la Marne et ses missions, 1792-an III*, Thèse de doctorat sous la direction de Marc BELISSA, Paris X, 2019, p. 464.

<sup>220</sup> SHD-MV, BB1 7 f°219, « Changement du pavillon national », novembre 1793.

<sup>221</sup> « Décret qui supprime le pavillon décrété par l'Assemblée constituante, et détermine les formes du pavillon national qui le remplacera », RLMC, tome 4, p. 358-359. Il s'agit de la première formalisation des couleurs françaises telles que nous les connaissons. Néanmoins, le décret en question est purement maritime et ne traite que du pavillon, et non des drapeaux, bannières, et autres emblèmes.

<sup>222</sup> SHD-MV, BB4 16 f°292, lettre de Morard de Galles aux représentants du peuple près de l'armée navale, 25 vendémiaire an II (16 octobre 1793).

<sup>223</sup> RACSP, tome 8, p. 292, séance du Conseil exécutif du 18 brumaire an II (8 novembre 1793).

renforcer la couverture des côtes, mais il n'y a pas là de quoi contrer une présence en force de la flotte britannique<sup>224</sup>. Malheureusement pour les insurgés, celle-ci brille par son absence. Les seules forces navales à avoir un impact direct sur le siège de Granville, à la mi-novembre 1793, sont les canonnières françaises *Furet* et *Souris*, ainsi que l'avisos *Clairvoyant*, stationnés à Cancale, qui entrent dans le port de Granville pour prêter secours aux assiégés, notamment en poudre<sup>225</sup>.

L'absence des Britanniques s'explique facilement : depuis le début de l'été 1793, la direction de la guerre outre-Manche a littéralement l'embarras du choix d'un point de vue stratégique. Durant tout l'été, la priorité de la *Royal Navy* reste les Antilles, choix délibéré du secrétaire d'État à la guerre Henry Dundas<sup>226</sup>. Mais les opportunités ne tardent pas à s'accumuler, sans qu'il soit possible de toutes les saisir ; tout d'abord, des troupes sont envoyées en urgence pour occuper Toulon<sup>227</sup>. Le 26 octobre 1793 Dundas ajoute encore à la mission des forces armées britanniques l'aide des insurgés de l'ouest, mais à cette date il est trop tard pour que la flotte agisse concrètement sur le siège de Granville<sup>228</sup>. Le 15 novembre, le cabinet britannique reçoit une information selon laquelle les troupes à Toulon sont insuffisantes pour tenir la ville ; ce qui suscite une nouvelle remise à plat de l'allocation des forces, pendant que la préparation de l'expédition Grey-Jervis pour les Antilles se poursuit laborieusement. La dispersion des efforts qui découle de ces multiples sollicitations empêche toute action majeure en aide aux Vendéens.

À Paris, les nouvelles des événements toulonnais et de la mutinerie de Quiberon n'ont pas engendré d'effondrement de la direction politique de la Marine. Lois et plans d'opérations continuent d'être rédigés, mais les difficultés sont particulièrement sensibles. Le 21 septembre 1793, seulement quelques semaines après les rapports sur la perte de Toulon et du Cap-Français, Barère présente les ambitions maritimes de la France en faisant voter l'acte de navigation français en gestation depuis le printemps<sup>229</sup>. Jouant sur la date anniversaire, l'orateur veut souligner l'importance de l'enjeu : « Citoyens, c'est le 21 septembre 1792, que la Convention a proclamé la liberté de la France, ou plutôt la liberté de l'Europe. C'est à pareil jour, le 21 septembre 1793, que la Convention doit proclamer la liberté du commerce, ou plutôt la liberté des mers<sup>230</sup>. » Le lendemain 22 septembre, le Comité de salut public décide d'un débarquement en Angleterre de

---

<sup>224</sup> Léon LÉVY-SCHNEIDER, *Le conventionnel Jeanbon Saint-André*, op. cit., p. 566.

<sup>225</sup> SHD-MV, BB4 24 f° 113, lettre du capitaine de l'avisos *Ami du Commerce* au Ministre de la Marine du 17 frimaire an II (7 décembre 1793).

<sup>226</sup> Michael DUFFY, *Soldiers, Sugar, and Seapower: the British Expeditions to the West Indies and the War Against Revolutionary France*, op. cit., p. 25.

<sup>227</sup> *Ibid.*, p. 45.

<sup>228</sup> *Ibid.*, p. 51.

<sup>229</sup> Voir *supra* chapitre trois, 2.

<sup>230</sup> AP, tome LXXIV, p. 597.



100 000 hommes<sup>231</sup>. Là où le plan du 24 juin 1793 ne mentionnait qu'une menace de débarquement, les membres du Comité semblent avoir été assez sérieux, puisqu'ils ordonnent le 4 octobre la réquisition d'un très grand nombre de navires marchands afin de les transformer en transports<sup>232</sup>.

Néanmoins, ces deux mesures prises consécutivement démontrent aussi une forme de fuite en avant de la direction de la guerre navale. L'acte de navigation est en réalité immédiatement suspendu jusqu'à la fin de la guerre, car l'importance du commerce des neutres pour le ravitaillement est reconnue par les autorités républicaines, en l'absence de maîtrise de la mer par la France<sup>233</sup>. L'idée de la formation d'une ligue des neutres contre l'Angleterre, soit une démarche inverse de celle de l'acte de navigation, continue d'être agitée notamment par Augustin Robespierre, ainsi que par Robespierre lui-même dans son rapport du 17 novembre 1793 (27 brumaire an II)<sup>234</sup>. Quelques timides mesures accompagnent ce discours ; notamment, le jugement des prises passe au Conseil exécutif et non aux tribunaux, ce qui permet de limiter les condamnations de complaisance de navires neutres danois ou américains<sup>235</sup>. Néanmoins, il n'y a pas de retour sur le principe du *free ships make free goods*, les navires neutres à cargaison ennemie sont donc encore susceptibles d'être détournés contre leur gré.

Quant au projet de débarquement, il apparaît comme une solution miracle à même de contourner la difficulté du rapport de force devenu catastrophique suite à la perte de Toulon. Il ne s'agit évidemment que du dernier avatar d'une longue série de projets du même type au XVIII<sup>e</sup> siècle, qui se poursuit d'ailleurs jusqu'à la période napoléonienne<sup>236</sup>. Mais les difficultés du projet, déjà amplement étudiées, sont telles que l'idée est rapidement abandonnée, au profit d'une opération sur les îles Anglo-Normandes<sup>237</sup>. Dans les bureaux de la Marine, on en reste dans les faits à la stratégie indirecte. Celle-ci se poursuit néanmoins vigoureusement : un « Tableau des croisières d'hiver » est rédigé au ministère de la Marine, sur ordre du Comité de salut public, qui lui attribue l'objectif de « protéger le commerce de France, inquiéter celui de l'ennemi et surtout

---

<sup>231</sup> RACSP, tome 7, p. 2, 22 septembre 1793.

<sup>232</sup> SHD-MV, BB1 8 f° 32, rapport du 2 messidor an II (20 juin 1794).

<sup>233</sup> RACSP, tome 9, p. 301, 20 frimaire an II (10 décembre 1793). Par ailleurs, à Saint-Domingue, le contrôle de la colonie par l'autorité centrale est devenu si faible que ce sont les réalités locales qui dictent largement la politique commerciale de tel ou tel port (Manuel COVO, *Entrepôt of Revolutions : Saint-Domingue, Commercial Sovereignty, and the French-American Alliance*, op. cit., p. 398-400).

<sup>234</sup> Marc BELISSA, « III. Le tournant de la guerre défensive (avril 1793-Thermidor an II) », dans Marc BELISSA, *Fraternité universelle et intérêt national (1713-1795). Les cosmopolitiques du droit des gens*, Paris, Éditions Kimé, 1998, p. 389.

<sup>235</sup> *Ibid.*, p. 390.

<sup>236</sup> Edouard DESBRIÈRE, *1793-1805 : projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques, volume 1*, op. cit., p. 32. Pour une précédente tentative, voir par exemple Jean COLIN, *Louis XV et les Jacobites. Le projet de débarquement en Angleterre de 1743-1744*, Paris, R. Chapelot et C<sup>ie</sup>, 1901, 187 p.

<sup>237</sup> Voir chapitre suivant. Les projets de débarquement ne sont pas néanmoins sans causer quelques inquiétudes dont témoignent les caricatures de Gillray : voir Annexe n° 15.3.

l'arrivage des bâtiments soit français soit étrangers chargés de subsistances pour la République<sup>238</sup> ». Il s'agit de la première apparition explicite de la question du ravitaillement dans un document de planification. En Angleterre, c'est bien à cette stratégie indirecte que Middleton s'attend de la part de la République, comme il l'écrit en octobre 1793 :

Étant de beaucoup inférieurs à nous en nombre de navires de ligne et probablement dépourvus en munitions navales, leur premier objectif sera une attaque générale sur notre commerce afin de se fournir par ce moyen de ce qui leur est difficile de se procurer par d'autres manières<sup>239</sup>.

Le plan du ministère, daté du 15 octobre, propose un double cordon défensif côtier, le premier constitué de corvettes, avisos et chaloupes canonnières ; le second comprend des frégates positionnées à trente ou quarante lieues au large<sup>240</sup>. Par ailleurs, durant le mois d'octobre, la sortie d'une escadre légère de 74 canons est décidée, afin de harceler le commerce ennemi tout en étant préservé de ses croiseurs. La possibilité d'une telle sortie était d'ailleurs prévue par le plan du 24 juin 1793 : « 15° destiner six vaisseaux de ligne et choisir les meilleurs voiliers pour les faire sortir de temps en temps<sup>241</sup>. » Le commandement de l'escadre légère est confié à Van Stabel, l'un des officiers généraux récemment promus. Les sources sur la sortie de son escadre sont particulièrement fragmentaires : il manque notamment un véritable journal de bord continu qui permettrait de localiser précisément l'escadre. Néanmoins, il est possible de reconstituer l'essentiel du déroulement de la sortie.

Les forces de Van Stabel comportent six vaisseaux de 74 canons : *Jean Bart*, *Aquilon*, *Révolution*, *Tourville*, *Tigre* et *Impétueux*, accompagnés des frégates *Sémillante* et *Insurgente* ainsi que des corvettes *Espiègle* et *Ballon*<sup>242</sup>. Elles quittent Brest le 15 novembre, exactement deux mois après l'éclatement de l'insurrection de Quiberon, qu'il ne faut donc pas assimiler à une paralysie durable de la flotte. L'escadre fait route en direction du nord-ouest, et prend au passage plusieurs navires marchands, tout en inspectant les navires neutres, notamment américains, comme le droit de la mer français du moment le leur permet<sup>243</sup>. Seulement trois jours après son départ, le 18 novembre, l'escadre française se retrouve en présence de la flotte britannique. En effet, alors qu'elle chassait une voile inconnue par un vent fort du sud, le *Tigre* commandé par Van Stabel reconnaît

---

<sup>238</sup> RACSP, tome 7, p. 20, 24 septembre 1793.

<sup>239</sup> « *Being much inferior to us in the number of line of battle ships and probably deficient in the great articles of naval stores, their first object will be a general attack upon our trade and supplying themselves by these means of what may be difficult to procure in other ways* », cité par Roger MORRIS, *The Channel Fleet and the Blockade of Brest, 1793-1801*, op. cit., p. 26.

<sup>240</sup> SHD-MV, BB4 14 f°41, « Tableau des croisières d'hiver », 24 vendémiaire an II (15 octobre 1793).

<sup>241</sup> *Ibid.*, f°39-40, « Disposition des forces navales », 24 juin 1793.

<sup>242</sup> SHD-MV, BB4 27 f°116, « Rapport sur la croisière de la Corvette l'Espiègle », 12 frimaire an II (2 décembre 1793).

<sup>243</sup> *Ibid.*

38 voiles, dont 26 vaisseaux, dans le nord-est, à 9h30<sup>244</sup>. Très rapidement, l'ordre de forcer de voiles est donné, et une chasse s'engage en direction du sud, au plus près du vent sur différents bords, une allure très exigeante pour les navires<sup>245</sup>. Lorsque la frégate britannique *Latona* s'approche de la *Sémillante*, un peu après midi, le *Tigre* s'interpose pour la défendre avec succès, en faisant usage de l'artillerie de son pont supérieur, l'inférieur étant certainement fermé du fait de la mer assez formée<sup>246</sup>. Tous les vaisseaux parviennent finalement à échapper à la chasse ennemie. Van Stabel ayant rendu la manœuvre indépendante pour que chaque navire puisse choisir l'allure qui lui convient le mieux, la frégate *Sémillante* et la corvette *Espiègle* se séparent du reste de l'escadre ; cette dernière est finalement capturée<sup>247</sup>. Pendant la nuit, les vaisseaux *Impétueux* et *Tourville* se séparent eux aussi et effectuent un retour indépendant à Brest, quelques jours après l'arrivée de Van Stabel lui-même, le 2 décembre 1793<sup>248</sup>.

Cet épisode a été relevé à plusieurs reprises par l'historiographie, tant en langue française qu'anglaise. William James souligne la manœuvre de Van Stabel pour protéger sa frégate, et note que deux vaisseaux britanniques ont démâté de leurs mâts de hune pendant la poursuite ; un point confirmé par le compte rendu de l'amiral français<sup>249</sup>. La question importante est celle des causes au fondement de la fuite réussie de l'escadre, qui est généralement attribuée à la supériorité de la construction navale française par les synthèses anciennes, notamment par l'amiral La Gravière<sup>250</sup>. David Hannay, lui aussi, estime que la retraite réussie des Français tient à la plus grande scientificité de la construction navale française, gage de vitesse<sup>251</sup>. Or, cette idée d'une supériorité technique française a été déconstruite par l'historiographie<sup>252</sup>. Mais dans ce cas, comment les navires français sont-ils parvenus à échapper aux Britanniques en novembre 1793 ? Une observation attentive des vaisseaux qui constituent l'escadre permet de donner un élément de réponse :

---

<sup>244</sup> SHD-MV, BB4 17 f°248-249, « Événemens remarquables qui ons eus lieu pendant la croisière du contre-amiral Van Stabel », 14 frimaire an II (4 décembre 1793).

<sup>245</sup> *Ibid.*

<sup>246</sup> *Ibid.*

<sup>247</sup> SHD-MV, BB4 18 f°285, « Rapport des raisons qui ont nécessité ma séparation [...] » par le capitaine Le Mancq de la *Sémillante*, 19 novembre 1793.

<sup>248</sup> SHD-MV, BB4 17 f°248-249, « Événemens remarquables qui ons eus lieu pendant la croisière du contre-amiral Van Stabel », 14 frimaire an II (4 décembre 1793). *Ibid.*, f°250, lettre de Van Stabel au Ministre de la Marine, 12 frimaire an II (2 décembre 1793). *Ibid.*, f°253, lettre de Van Stabel au Ministre de la Marine, 21 frimaire an II (11 décembre 1793).

<sup>249</sup> William JAMES, *The Naval History of Great Britain, volume 1, op. cit.*, p. 87. SHD-MV, BB4 17 f°248-249, « Événemens remarquables qui ons eus lieu pendant la croisière du contre-amiral Van Stabel », 14 frimaire an II (4 décembre 1793).

<sup>250</sup> Edmond JURIEN de LA GRAVIÈRE, « Nelson, Jervis et Collingwood, Études sur la dernière guerre maritime 01. », art. cit., p. 408.

<sup>251</sup> David HANNAY, *A Short History of the Royal Navy 1217-1815 / Volume II 1689-1815*, London, Methuen and Co, 1907, p. 300.

<sup>252</sup> Voir chapitre 1.

| Vaisseau          | Capitaine   | Date de construction | Qualités de marche    | « Classe »                         |
|-------------------|-------------|----------------------|-----------------------|------------------------------------|
| <i>Jean Bart</i>  | Coëtnempren | 1790                 | « Marche supérieure » | <i>Téméraire</i><br>(Modèle 1782)  |
| <i>Aquilon</i>    | Henry       | 1789                 |                       | <i>Téméraire</i><br>(Modèle 1782)  |
| <i>Révolution</i> | Trinqualeon | 1790                 | « Marche très bien »  | <i>Téméraire</i><br>(Modèle 1782)  |
| <i>Tourville</i>  | Bonnefoux   | 1788                 | « Marche bien »       | <i>Téméraire</i><br>(Modèle 1782)  |
| <i>Tigre</i>      | Van Stabel  | 1793                 |                       | <i>Tigre</i> (Nouveau modèle 1793) |
| <i>Impétueux</i>  | Lévêque     | 1787                 |                       | <i>Téméraire</i><br>(Modèle 1782)  |

**Table n° 5 : Composition de l'escadre légère de Van Stabel, novembre 1793<sup>253</sup>**

En réalité, c'est la cohérence de la composition de l'escadre qui a permis sa fuite efficace. Les vaisseaux sont tous doublés et chevillés en cuivre, et n'ont que 3,5 ans d'âge en moyenne, ce qui est un facteur majeur de vitesse ; par ailleurs, ils ont été choisis parmi les 74 postérieurs à 1782, donc dans les classes standardisées des plans Borda-Sané, y compris la plus récente, celle inaugurée par le *Tigre*. Si ces unités ne sont pas à proprement parler plus rapides que les navires britanniques, leur marche a néanmoins une certaine uniformité, ce qui est essentiel dans le cas d'une fuite en escadre<sup>254</sup>. Ce sont donc les choix stratégiques du Comité de salut public, en lien avec le ministère de la Marine qui ont permis ce succès, plus qu'un supposé âge d'or de la construction navale française.

La croisière de Van Stabel en elle-même n'a duré que deux semaines et s'est soldée par la capture d'une quinzaine de marchands, surtout des navires britanniques issus d'un convoi de Terre-Neuve, ce qui constitue un bilan mitigé<sup>255</sup>. Néanmoins en échappant à la flotte de l'amiral Howe, Van Stabel réalise un coup d'éclat remarqué qui vient à point nommé pour la marine républicaine, en quête de succès à faire valoir. Jeanbon Saint-André et Bréard, notamment, en profitent pour souligner auprès du Comité de salut public la pertinence de leurs choix d'officiers et en particulier de Van Stabel, non sans fondement : « Les manœuvres hardies et savantes qu'il a

<sup>253</sup> Alain DEMERLIAC, *La marine de la Révolution : nomenclature des navires français de 1792 à 1799*, op. cit. Pour les qualités de marche, voir SHD-MV, BB5 6, « Inventaire de l'armée navale », sans date.

<sup>254</sup> À noter que Villaret est, lui, persuadé de la supériorité de marche des 74 français (Léon LÉVY-SCHNEIDER, *Le conventionnel Jeanbon Saint-André*, op. cit., p. 566).

<sup>255</sup> SHD-MV, BB4 17 f°106. SHD-MV, BB4 17 f°248-249, « Evénements remarquables qui nous ont eus lieu pendant la croisière du contre-amiral Van Stabel ». Roger MORRIS, *The Channel Fleet and the Blockade of Brest, 1793-1801*, op. cit., p. 3.

exécutées avec six vaisseaux, en présence de la flotte ennemie ont dû lui apprendre [à l'ennemi] que nos forces navales avaient passé en des mains dignes de les commander<sup>256</sup>. »

La pertinence de nouveaux raids fait néanmoins l'objet de vives discussions au sein de la direction française de la guerre. C'est qu'à cette date, malgré les velléités offensives qui commencent à se faire sentir à certains points du dispositif politico-stratégique de la République, la priorité est à nouveau défensive, avec la préparation de l'arrivée du convoi de Saint-Domingue réfugié aux États-Unis, qui prend le pas sur toute autre priorité dans l'Atlantique et se trouve être l'enjeu principal de la campagne de 1794.

---

<sup>256</sup> RACSP, tome 9, p. 657-658, lettre de Jeanbon Saint-André et Bréard au Comité de salut public, 5 nivôse an II (25 décembre 1793).

## CHAPITRE CINQ

### La stratégie indirecte au péril de la « régénération » politique

Dans un rapport daté du 14 février 1794, Chappatte, chef de la 1<sup>ère</sup> division de la Marine, rapporte ainsi les festivités de la reprise de Toulon qui se sont déroulées dans la capitale, le 30 décembre 1793 : « La Marine de la république a joué un rôle dans la fête [...], mais on ne doit pas se dissimuler que cette partie intéressante du gouvernement eut pû figurer d'une manière plus analogue à sa splendeur au milieu des emblèmes glorieux de l'allégresse publique<sup>1</sup>. » En effet, lors du défilé parisien, toutes les armées de la République sont représentées par un char, mais la marine brille par son absence. Dalbarade souhaite y remédier en demandant l'avis de Jacques-Louis David pour la construction d'un « char de Triomphe qui réunisse dans son ensemble tous les attributs de la marine groupés avec art et d'une manière saillante<sup>2</sup> ». À partir de l'année 1794, les autorités navales sont hantées par le déclassement de la marine au sein de la République. Là où l'armée a entamé un redressement particulièrement visible avec les victoires de Hondschoote et de Wattignies en septembre et octobre 1793, la marine ne s'est guère illustrée que par les conséquences catastrophiques du siège de Toulon. Les trajectoires divergentes des deux forces ne cessent plus par la suite d'être un sujet d'inquiétude au ministère de la Marine<sup>3</sup>. Ministre et représentants en mission emploient régulièrement cet aiguillon pour motiver les matelots. Ils sont aussi à l'affût d'un succès susceptible de recevoir une large publicité.

Ces deux éléments entrent rapidement en tension avec la stratégie indirecte employée jusque-là. Les équipages influencés par la rhétorique républicaine s'attendent au combat, et les officiers espèrent que la « régénération » de la marine que veulent mettre en place les représentants en mission est susceptible d'entraîner des victoires marquantes. Pourtant, du fait du rapport de force catastrophique et des servitudes militaires liées à la disette en France, comme la réception des convois, la marine française reste dans une posture largement défensive durant la campagne de l'an

---

<sup>1</sup> SHD-MV, BB1 9 f°49, « Ports et arsenaux », 26 pluviôse an II (14 février 1794).

<sup>2</sup> *Ibid.*

<sup>3</sup> « Il est temps citoyen ministre, que les choses changent de face. Songeons enfin que nous sommes français, et républicains. Les armées de terre ont eu des succès éclatants, et solides. La marine n'a encore rien fait pour la patrie » (SHD-MV, BB3 61 f°60, lettre de Jeanbon Saint-André au Ministre de la Marine, 17 nivôse an II-6 janvier 1794).

II. Ce hiatus croissant entre les attentes des marins et du public et la réalité stratégique n'est pas sans conséquences concrètes durant la campagne.

### 1. Rêves et réalités de la marine de l'an II

L'hiver 1793-1794 constitue une période cruciale pour la marine de la République. Entre deux campagnes navales et sans opposition interne majeure, les Montagnards ont l'occasion de façonner la marine selon leurs vœux. À l'image d'autres pans de la société, l'heure est à la « régénération » de la marine. L'importance de ce concept, qui a été mise au jour d'abord par Mona Ozouf et creusée par la suite par de multiples auteurs, n'a que peu été analysée en ce qui concerne le monde maritime<sup>4</sup>. En l'an II, pourtant, Comité de salut public et représentants ont bien l'ambition de construire une « marine régénérée de la République<sup>5</sup> ». Il s'agit de rompre avec tout ce qui est renvoyé aux vices de l'Ancien Régime (particularismes, individualisme, arbitraire), au profit des principes et vertus républicaines : égalité, subordination à la loi, sens de l'intérêt national. Mais, là encore, cette ambition rentre fréquemment en conflit avec les réalités stratégiques navales ainsi que celles de l'Ouest toujours en guerre civile.

#### *« Régénération » et recherche de la bataille : le risque de l'équivoque*

Le discours politique autour de la marine en l'an II est caractérisé par le volontarisme, l'ambition d'une reconstitution des forces. Mais dans leur enthousiasme, les orateurs de la Convention ou des clubs en viennent fréquemment à appeler à l'affrontement direct avec la flotte britannique, une stratégie en contradiction avec les consignes réelles envoyées dans les ports, malgré quelques tentations d'aller à l'affrontement entre flottes. Tant dans l'opinion publique que dans les ports, un hiatus se crée entre les attentes et les réalités militaires.

En effet, à Paris, les conventionnels insistent durant l'hiver sur l'importance de la campagne navale qui va s'ouvrir avec le retour des beaux jours. Aux Jacobins, Jeanbon Saint-André tient ces propos, le 24 janvier 1794 : « Nous devons travailler à nous préparer une marine imposante,

---

<sup>4</sup> Mona OZOUF, *L'Homme régénéré : Essais sur la Révolution française*, Paris, Gallimard, 1989, 239 p. Pour un bilan plus récent de la notion dans le domaine culturel, voir Jean-Luc CHAPPEY, « Révolution, régénération, civilisation : enjeux culturels des dynamiques politiques », dans Jean-Luc CHAPPEY, GAINOT Bernard, MAZEAU Guillaume, REGENT Frédéric, SERNA Pierre, *Pour quoi faire la Révolution, op. cit.*, p. 119-152.

<sup>5</sup> SHD-MV, BB3 61 f°38, lettre de Jeanbon Saint-André à Villaret, 1<sup>er</sup> germinal an II (21 mars 1794).

capable de braver celles de l'Angleterre et de l'Espagne, réunies<sup>6</sup>. » À n'en pas douter, le conventionnel exprime là l'espoir d'une bataille décisive en faveur de la France, au terme d'une mobilisation des forces en faveur de la marine. Quelques jours plus tard, le 30 janvier, dans le célèbre discours de Robespierre marquant la fin de l'espoir d'une séparation du peuple britannique et de ses gouvernants dans la guerre en cours, ce dernier évoque brièvement l'importance de la guerre navale : « Quant à nous, formons notre marine, serrons de toutes parts nos forces, et achevons paisiblement une révolution si heureusement commencée<sup>7</sup>. » Jeanbon Saint-André lui-même lui répond, en précisant : « La marine doit terminer la guerre. Peuple parisien, devenez marin ! [...] Bientôt nous poursuivrons les Anglais, et leur pavillon amené dans nos ports annoncera leur défaite et l'affermissement de notre liberté<sup>8</sup>. » Là encore, par l'espoir exprimé d'une « poursuite » prochaine, c'est à une stratégie de recherche du combat que Jeanbon Saint-André fait référence.

Cette appétence pour la stratégie directe ne relève pas que de la déclaration publique à des fins d'affichage. Dans une lettre au Comité de salut public du 1<sup>er</sup> janvier, Jeanbon Saint-André affirme : « À la nouvelle de la reprise de Toulon, si les représentants n'avaient pas craint d'excéder leurs pouvoirs, ils auraient fait sortir l'escadre entière [de Brest], et l'un d'eux aurait été, à côté du général, sur le cap Finistère [Finistère], ou même le cap Saint-Vincent, attendre le passage de l'escadre chassée de Toulon<sup>9</sup>. » La recherche de la bataille, conditionnée à la supériorité numérique, est ici explicite. Néanmoins, le vrai cheval de bataille du représentant en mission, c'est de maintenir la flotte en activité y compris pendant l'hiver. La proposition provocatrice de Jeanbon Saint-André vient en effet à la fin d'une longue lettre proposant l'envoi de plusieurs divisions de trois vaisseaux pour des croisières contre le commerce, ce qui constitue une approche stratégique radicalement différente, et qui semble avoir sa préférence<sup>10</sup>.

Néanmoins, cette philosophie volontariste de certains représentants se diffuse, au fil des discours et des proclamations, auprès des marins. Dès le 17 septembre 1793, Bréard et Tréhouart s'étaient exprimés auprès des marins en ces termes : « Faites flotter sur les mers le pavillon de la

---

<sup>6</sup> François-Alphonse AULARD, *La société des Jacobins : recueil de documents pour l'histoire du club des Jacobins de Paris. Tome 5, op. cit.*, p. 620. Le séjour de Jeanbon Saint-André à Brest subit une seconde interruption le 18 janvier après celle liée à la virée de Galerne ; il rentre à Paris à l'annonce de l'arrivée de Laignelot, avec lequel il a de nombreux désaccords, notamment concernant l'établissement d'un tribunal révolutionnaire à Brest. Il obtient finalement le rappel de Laignelot et retourne à Brest à partir du 19 février (Léon LÉVY-SCHNEIDER, *Le conventionnel Jeanbon Saint-André, op. cit.*, p. 660-664 et p. 704).

<sup>7</sup> *Ibid.*, p. 634. Il s'agit du discours marqué par la phrase « en qualité de français, de représentant du peuple, je déclare que je hais le peuple anglais. » Pour une analyse du contexte du discours, qui vient nuancer sa dimension strictement xénophobe, voir Sophie WAHNICH, Marc BELISSA, « Les crimes des Anglais : trahir le droit », *Annales historiques de la Révolution française*, n° 300, 1995, p. 233-248.

<sup>8</sup> François-Alphonse AULARD, *La société des Jacobins : recueil de documents pour l'histoire du club des Jacobins de Paris. Tome 5, op. cit.*, p. 636.

<sup>9</sup> RACSP, tome 10, p. 19.

<sup>10</sup> Léon LÉVY-SCHNEIDER, *Le conventionnel Jeanbon Saint-André, op. cit.*, p. 637-638.



liberté, les vents seconderont votre courage ; et bientôt, dirigé par vous, l'airain républicain pulvérisera les forteresses des rois, et frappera de terreur leurs lâches satellites<sup>11</sup>. » Après plusieurs mois de ce traitement, il n'est pas étonnant que Laignelot puisse écrire des matelots, le 31 janvier 1794 : « Ces braves gens brûlent, ainsi que tous les marins de l'escadre, du désir d'aller combattre nos lâches ennemis ; ils en attendent l'ordre avec impatience, et nous devons nous promettre que la République trouvera en eux d'intrépides défenseurs<sup>12</sup>. »

Pourtant, dans l'instance de décision la plus fondamentale pour la stratégie française, le Comité de salut public, on est bien loin de cet enthousiasme. Les projets de croisière de Jeanbon Saint-André sont refusés, au profit d'une focalisation sur les îles anglo-normandes<sup>13</sup>. Le choix de la concentration est probablement collectif ; néanmoins, on peut émettre l'hypothèse d'un rôle particulier de Carnot dans l'usage de la flotte au profit de missions précises, comme la réception du convoi américain ou les tentatives de débarquement. En effet, dans le fameux *Système général des opérations militaires de la campagne prochaine*, daté du 2 février, Carnot ne donne pour rôle à la marine que de menacer d'une descente sur l'Angleterre, évoquant sans conviction la réalisation du projet ; il s'agit en réalité simplement de fixer des forces ennemies<sup>14</sup>. Carnot partage très probablement l'idée ancienne selon laquelle la stratégie indirecte est la seule qui vaille pour la France dans le domaine naval, comme le laisse d'ailleurs penser son éloge de Vauban de 1784 : « La Marine [...] est presque invincible dans les combats particuliers de vaisseau à vaisseau & [...] elle est malheureuse dans les grandes batailles : tel est le génie de la Nation<sup>15</sup>. » Néanmoins, il manque des sources plus précises sur la question ; par ailleurs, Carnot se rallie sans difficulté à la recherche de la bataille l'année suivante<sup>16</sup>.

Les officiers semblent en tout cas être bien plus précautionneux que les civils dans le domaine stratégique. Villaret, nouveau commandant en chef de la flotte de Brest depuis le départ forcé de Morard de Galles et donc concerné au premier chef en cas de bataille de flotte, s'oppose à tout affrontement en ligne. À l'été 1795, donc après la période, il écrit ainsi au Ministre :

Je persiste dans le projet de guerre défensive que j'avais donné au citoyen Dalbarade. C'est contre mon avis, lui disais-je dans ma dépêche du 4 frimaire an 2 [24 novembre 1793], qu'on sortira en masse, ne nous faisons pas illusion citoyen commissaire, la France peut lutter

---

<sup>11</sup> AN, AF II 102, proclamation de Bréard et Tréhouart du 17 septembre 1793.

<sup>12</sup> RACSP, tome 10, lettre de Laignelot et Tréhouart du 12 pluviôse an II (31 janvier 1794).

<sup>13</sup> La stratégie générale et le rôle de l'escadre dite de Cancale dans la campagne navale de l'an II sont détaillés plus bas.

<sup>14</sup> Étienne CHARAVAY, *Correspondance générale de Carnot : publiée avec des notes historiques et biographiques*, tome IV, novembre 1793-mars 1795, op. cit., p. 279-283.

<sup>15</sup> Lazare CARNOT, *Éloge de M. le maréchal de Vauban : discours qui a remporté le prix de l'Académie... de Dijon, en 1784*, Dijon, J. B. Capel, 1784, p. 50.

<sup>16</sup> Voir chapitre six.

avantageusement contre les forces de terre des despotes coalisés, mais depuis l'infâme trahison de Toulon, notre marine est insuffisante<sup>17</sup>.

Isolé dans sa prison, Kerguelen garde aussi son sang-froid. Toujours fidèle à son projet de stratégie indirecte, il fait le même diagnostic que Villaret, alors qu'il surestime pourtant les forces de la flotte de Brest : « Nous avons sur l'Océan, je le suppose, 40 vaisseaux de ligne, et 30 frégates ; c'est une belle armée, mais les ennemis peuvent nous en opposer une plus grande, surtout en formant une armée combinée<sup>18</sup>. »

À l'échelle tactique, on observe le même hiatus entre le discours politique formulé à la tribune et la réalité dans les ports. Durant toute l'année 1794, un discours valorisant l'abordage fait son apparition, comme manière de mener le combat de manière républicaine. En réalité néanmoins, toute l'attention du Comité de salut public et des représentants en mission se porte vers l'artillerie ; la question de l'abordage relève tout autant du mythe que la charge à la baïonnette en ce qui concerne l'armée de terre<sup>19</sup>. La manœuvre est en réalité presque impossible entre navires de ligne de l'époque, tant du fait des tactiques de ligne de file employées que de la rentrée des carènes des navires, qui en éloigne les ponts supérieurs même quand les batteries basses sont au contact<sup>20</sup>.

Cette apparente fascination pour l'abordage a suscité de virulentes critiques de la part des historiens traditionnels de la marine républicaine, d'autant qu'il est possible de relever au même moment une décision unanimement critiquée : la suppression des régiments d'artillerie de marine, (eux-mêmes création de l'assemblée législative), le 28 janvier 1794<sup>21</sup>. Cette décision existe bel et bien ; néanmoins, loin de marquer du dédain pour l'arme du canon, il s'agit de satisfaire les mouvements sans-culotte à Paris et dans les ports par une mesure d'égalité entre les marins<sup>22</sup>. Surtout, cette suppression est purement théorique ; les régiments continuent d'exister comme des « ci-devant » régiments d'artillerie de marine, et un décret du 2 mars appelle à bord des bâtiments

---

<sup>17</sup> SHD-MV, BB4 68 f° 127, lettre de Villaret au Ministre de la Marine Redon de Beaupréau, 28 messidor an III (16 juillet 1795).

<sup>18</sup> SHD, GR 1M 1160, lettre de Kerguelen aux « citoyens représentans » (Convention ou Comité de salut public), 16 germinal an II (5 avril 1794), p. 4.

<sup>19</sup> Cette question est décortiquée en détail dans Olivier ARANDA, « “Pour visiter Pitt en bateau” : les canons de la République », art. cit.

<sup>20</sup> Le révolutionnaire irlandais Wolfe Tone en fait l'expérience lors de l'expédition d'Irlande de 1796-1797, lorsque deux vaisseaux de ligne français se frôlent : « *When we were as close as possible, with the muzzles of our guns touching, I clearly saw the impossibility of boarding a ship of the line, from the distance between the gunwale of the one and the other.* » (Lorsque nous étions aussi près que possible, les canons se touchant, je vis clairement qu'il était impossible d'aborder un navire de ligne, vu la distance entre le plat-bord de l'un et celui de l'autre.) (William T. W. TONE, *Memoirs of Theobald Wolfe Tone*, Vol. 2, London, Henry Colburn, 1837, p. 129).

<sup>21</sup> Louis Édouard CHEVALIER, *Histoire de la marine française sous la première république*, op. cit., p. 48.

<sup>22</sup> Olivier ARANDA, « “Pour visiter Pitt en bateau” : les canons de la République », art. cit., p. 41.

de la marine tous les soldats de ces unités exercés au maniement du canon<sup>23</sup>. Néanmoins, il reste probable qu'une partie des hommes expérimentés se soit perdue lors des différents débarquements et rembarquements, ainsi qu'en combattant les Chouans, contre lesquels tous les hommes disponibles sont ponctuellement employés (faciliter cette opération est d'ailleurs probablement un des motifs de la suppression<sup>24</sup>).

À l'image de la question de l'abordage, il faut aussi remarquer la volonté des Conventionnels de s'insérer à l'échelle tactique du combat en légiférant sur la question de la reddition en mer<sup>25</sup>. Le 2 février 1794, l'assemblée vote une loi « qui prescrit la conduite que doivent tenir les commandans des vaisseaux français devant des vaisseaux ennemis<sup>26</sup> » ; celle-ci punit de mort la reddition à moins que le vaisseau engagé ne risque de couler. Cette loi contribue probablement à l'acharnement des combats lors de la bataille de Prairial, en juin 1794 ; notamment sur le *Vengeur du Peuple*, qui coule bel et bien. Néanmoins, des redditions continuent de se produire en dehors du cadre de cette loi, notamment pour les frégates, qui ne sont censées pouvoir baisser pavillon que devant des forces au moins doubles, mais se rendent en réalité fréquemment lors de duels perdus, sans conséquences pour les capitaines.

Est-ce à dire que la « régénération » promise à la marine est dénuée de toute consistance ? Il n'en va pas ainsi. Si les modalités du combat sont peu modifiées par l'action de la Convention ou du Comité de salut public, l'action politique des institutions républicaines parvient à apposer sa marque sur la marine, moins dans sa structure administrative que dans sa vie quotidienne.

### *Instruction et amalgame dans la marine républicaine*

Pour l'armée de terre, l'hiver 1793-1794 constitue un moment d'entraînement et d'instruction<sup>27</sup>. Il s'agit notamment d'acter l'amalgame des troupes de ligne et des volontaires, décidé depuis février 1793 mais pas toujours appliqué du fait des contraintes opérationnelles<sup>28</sup>. Il est frappant de constater qu'en parallèle, la marine républicaine est aussi réformée en lien avec ces concepts. Les Conventionnels notamment rêvent d'une marine uniformisée nationalement, politiquement sûre et instruite. À la différence de l'armée de terre néanmoins, cette volonté ne

---

<sup>23</sup> RACSP, tome 11, p. 493-494.

<sup>24</sup> SHD-MV, BB4 37 f°165, lettre de Villaret au Ministre de la Marine, 18 pluviôse an II (6 février 1794).

<sup>25</sup> Pour une analyse détaillée de la question, voir Olivier ARANDA, « Refuser l'arrêt des combats ? Violences et politique en l'an II dans la marine républicaine », art. cit.

<sup>26</sup> AN, AD VII 39, décret en date du 14 pluviôse an II (2 février 1794).

<sup>27</sup> Voir par exemple Alain DEGAGE, « Les principaux aspects de la stratégie des armées françaises des Pyrénées-Orientales durant la guerre franco-espagnole (1793-1795) », dans Jean SAGNES, *L'Espagne et la France à l'époque de la Révolution française (1793-1807)*, Perpignan, PUP, 1993, p. 11-31.

<sup>28</sup> Hervé DRÉVILLON, Olivier WIEVORKA (dir.), *Histoire militaire de la France, I. Des Mérovingiens au Second Empire*, op. cit., p. 491-492.

ne passe pas par un bouleversement des structures de la marine, mais plutôt par une action soutenue dans les ports, à destination des équipages.

En effet, contrairement au domaine de la guerre sur terre, la direction de la marine n'est pas modifiée par la suppression des ministères, le 12 germinal an II (1<sup>er</sup> avril 1794)<sup>29</sup>. Le poste de ministre de la Marine est remplacé par une commission d'un seul membre, le même Dalbarade, avec un adjoint (David)<sup>30</sup>. Il n'y a donc aucun changement réel, et le nouveau Commissaire de la Marine conserve une grande importance dans le processus de décision naval. Le Comité de salut public, s'il sort encore renforcé de cette mutation, n'agit pas seul et poursuit sa concertation avec les bureaux de la Marine<sup>31</sup>. De même, l'autre décision en apparence majeure du début de l'année 1794, l'expulsion définitive des nobles de la marine le 16 avril, ne prête guère à conséquence puisque la plupart d'entre eux ont déjà été expulsés suite à la mutinerie de Quiberon, et que la plupart des autres reçoivent des exemptions individualisées<sup>32</sup>.

L'essentiel se joue donc auprès des marins eux-mêmes. À Brest notamment, les représentants en mission ne lésinent pas sur les efforts pour constituer une marine éduquée, formée et pleinement nationale. Parmi les premières décisions prises par Jeanbon Saint-André, on compte le remplacement des aumôniers de bord par des instituteurs, le 18 octobre 1793 :

En réfléchissant sur les causes qui avaient concouru à produire les mouvements de l'escadre [ceux de Quiberon], nous vîmes facilement que l'ignorance des marins y avait contribué pour beaucoup. [...] Un reste de fanatisme, fruit de cette même ignorance, régnait à bord de la flotte. Quelques-uns se rappelaient qu'ils avaient eu autrefois des aumôniers, et avaient la faiblesse de les regretter. Nous pensâmes qu'il était nécessaire de détruire ce préjugé. Mais, convaincus que l'erreur d'opinion résiste à la force et cède à la raison, nous osâmes proposer à ces hommes simples et bons le choix entre des aumôniers et des instituteurs : ils ne balancèrent pas<sup>33</sup>.

La marine s'inscrit donc dans le mouvement de réforme de l'éducation imprimée par la Révolution française et en particulier le gouvernement révolutionnaire<sup>34</sup>. Il s'agit de former des citoyens, mais aussi de futurs marins et y compris des officiers, dans un espace où les talents sont susceptibles d'être repérés précocement, ce que précise explicitement l'arrêté du représentant en

---

<sup>29</sup> Raphaël MATTA-DUVIGNAU, *Gouverner, administrer révolutionnairement : le Comité de salut public (6 avril 1793-4 brumaire an IV)*, op. cit., p. 145-146.

<sup>30</sup> Jean-Philippe ZANCO (dir.), *Dictionnaire des ministres de la Marine, 1689-1958*, op. cit., p. 44.

<sup>31</sup> Les mouvements navals de moindre importance, comme l'escorte des convois de caboteurs, restent entièrement à la main de la nouvelle « commission de la Marine ».

<sup>32</sup> Norman HAMPSON, *La marine de l'an II : mobilisation de la flotte de l'Océan, 1793-1794*, op. cit., p. 196. Il faut noter néanmoins la destitution de Borda, ce qui constitue une perte certaine pour la marine.

<sup>33</sup> Jeanbon SAINT-ANDRÉ, *Rapport des représentans du peuple, envoyés à Brest et auprès de l'armée navale*, Paris, de l'Imprimerie nationale, 1794, p. 6-7.

<sup>34</sup> La présentation historiographique la plus à jour des questions d'éducation en Révolution se trouve dans Côme SIMIEN, *Le Maître d'école du village Au temps des Lumières et de la Révolution*, Paris, CTHS, 2023, 490 p.

mission<sup>35</sup>. Le remplacement des nobles coïncide donc avec la volonté de construire une méritocratie maritime.

Les matelots sont aussi appelés à se former les uns et les autres. Ceux-ci, moyennant un surcroît de paye, sont « invités à prendre sous leur direction et à former à la connoissance des manœuvres et travaux militaires, tel nombre des novices qu'ils croiront pouvoir instruire<sup>36</sup> ». Il s'agit de mettre en œuvre le principe de fraternité pour augmenter le nombre de matelots instruits, dont les effectifs ne cessent d'être une préoccupation. Loin des propos d'estrade sur l'abordage, c'est à l'exercice du canon que se consacrent les marins dans les ports. En particulier, l'artillerie des classes (c'est-à-dire les artilleurs issus des hommes de mer appelés pour la marine, et non les régiments de soldats d'artillerie de marine), reçoivent un important développement. Le nombre des compagnies d'apprentis-canonnières est plus que doublé, passant de 4 à 10, dont quatre pour la seule ville de Brest<sup>37</sup>. Par ailleurs, dans les ports secondaires, des écoles de canonage de marine (surtout, cette fois, à destination des régiments de soldats en garnison sur les unités de la marine) sont instituées à l'initiative de Jeanbon Saint-André ; on en trouve à Sète, Bayonne, Paimbœuf, Granville et Dieppe<sup>38</sup>.

Ainsi, à l'image des troupes de terre, l'hiver de l'an II est consacré à l'instruction et à l'entraînement militaire. Par ailleurs, les Conventionnels rêvent de pratiquer au sein de la marine un amalgame non pas social et professionnel comme à terre, mais national, en brisant les réseaux régionaux méditerranéens et atlantiques. Bertrand Barère l'explique ainsi à la tribune : « Il faut fondre tous les marins, comme nous avons fondu tous les soldats ; il faut amalgamer les escadres, comme nous avons amalgamé des armées : [...] les marins du Var et du Rhône doivent servir dans les ports de l'Ouest, de la Rochelle et de Lorient<sup>39</sup>. » La Convention souhaite en finir avec la « funeste rivalité d'un port à l'autre », rendue en partie coupable des événements de Toulon, et éviter la formation de clientèles locales<sup>40</sup>. Concrètement, comme l'explique le ministre, il s'agit de mélanger les officiers issus des différents départements de la marine (Brest, Toulon, Rochefort, Lorient) :

Sur chaque vaisseau et autres bâtiments, il ne sera employé qu'un seul ou tout aux plus deux officiers du même endroit. Ce moyen écartera et fera oublier l'esprit de parti et de localité. Les marins des divers ports seront forcés de se rapprocher et de se lier de fraternité. Les vaines

---

<sup>35</sup> AN, AF II 102, arrêté du 27 vendémiaire an II (18 octobre 1793).

<sup>36</sup> AN, AD VII 39, décret du 16 pluviôse an II (4 février 1794).

<sup>37</sup> RACSP, tome 10, p. 369, lettre des représentants à Brest au Comité de salut public, 2 pluviôse an II (21 janvier 1794).

<sup>38</sup> RACSP, tome 11, p. 84, arrêté du 24 pluviôse an II (12 février 1794).

<sup>39</sup> AN, AD VII 29, rapport de Barère sur la marine dans la Méditerranée, 14 nivôse an II (3 janvier 1794), p. 9.

<sup>40</sup> *Ibid.*

prétentions de chacun des ports s'évanouiront, le service et les intérêts de la république s'en trouveront mieux<sup>41</sup>.

Là encore, la fraternité nationale est le principe essentiel autour duquel s'articule cette décision. Si à l'évidence la mesure est complexe à mettre en œuvre par les déplacements considérables d'officiers qu'elle suppose, son propos remporte les suffrages de certains marins, comme Villaret : « Chaque capitaine s'érigeant, pour ainsi dire, en protecteur et demandant en conséquence tel individu enseigne sur un vaisseau, pour le faire lieutenant sur le bâtiment qu'il commande je suis très heureux que tu m'autorises à fondre les départements et à diviser les officiers<sup>42</sup>. » Néanmoins, cet avis semble bien circonstancié, puisque la mesure est rapidement annulée, sans avoir reçu de réelle exécution<sup>43</sup>. Dans un registre approchant, il faut relever la décision du Comité de salut public du 4 mars 1794 qui autorise les soldats de l'armée de terre souhaitant opter pour la marine à le faire<sup>44</sup>. S'il s'agit avant tout, là encore, de trouver de nouveaux moyens de recruter des matelots, il semble possible d'y voir la volonté de faire de la marine une affaire nationale, et non plus réservée aux ports et aux zones classées (côtes et rivières). Sans surprise, cette mesure semble avoir été source d'abus, puisque des individus originaires des départements maritimes y retournent sous le prétexte de s'engager dans la marine, avant de s'y dissimuler ou de végéter dans les ports, sans s'embarquer.

En somme, cette forme d'amalgame national est notable car elle montre la volonté des autorités républicaines d'intégrer la marine dans le champ des institutions républicaines régénérées. Lors de la séance du 7 mai 1794, à la Convention, le député Thibaudeau, membre du Comité de marine, lit une « Instruction aux marins de la République française » destinée à toutes les unités, qui fait le bilan des réformes engagées et offre une image de la marine souhaitée par la République montagnarde<sup>45</sup>. L'orateur se félicite d'avoir mis fin à une sorte de « fédéralisme maritime » par l'obligation de diversité géographique imposée aux états-majors ; les officiers sont par ailleurs présentés comme libérés de toutes les entraves qui s'opposaient à eux auparavant, notamment s'ils étaient issus du commerce<sup>46</sup>. S'il sacrifie à l'antienne de l'abordage, l'orateur souligne aussi les progrès en termes d'instruction des matelots qu'ont permis les réformes récentes<sup>47</sup>. La valeur de fraternité est mise en avant comme typiquement maritime, et permet de passer sous silence l'idée d'égalité, comme le souligne Hervé Dré villon<sup>48</sup>. En réalité, la fraternité

---

<sup>41</sup> SHD-MV, BB4 37 f°26, lettre de Dalbarade à Villaret, 6 messidor an II (26 juin 1794).

<sup>42</sup> *Ibid.*, f°221, lettre de Villaret au Ministre de la Marine, 12 thermidor an II (30 juillet 1794).

<sup>43</sup> Voir chapitre six.

<sup>44</sup> AN, AF II 298, arrêté du Comité de salut public du 12 ventôse an II (4 mars 1794).

<sup>45</sup> AP, tome XC, p. 119-130, séance du 18 floréal an II (7 mai 1794).

<sup>46</sup> *Ibid.*, p. 122.

<sup>47</sup> *Ibid.*, p. 124.

<sup>48</sup> Hervé DRÉVILLON, Olivier WIEVORKA (dir.), *Histoire militaire de la France, I. Des Mérovingiens au Second Empire*, op. cit., p. 505-506.

entre régions, entre officiers et marins, esquisse là aussi un dépassement de l'apparente contradiction entre République et marine ; l'obéissance à la loi, c'est-à-dire la subordination, est essentielle (son importance est rappelée dans le texte) mais elle doit s'exercer au sein d'une communauté d'estime et de respect. La singularité de la marine est marquée par l'accent sur cette valeur moins mise en avant à terre ; ainsi que par l'insistance de Thibaudeau sur les exploits maritimes de la marine royale, dans un historique qui constitue l'essentiel du texte. En effet, une telle valorisation de l'Ancien Régime ne serait pas pensable pour d'autres sujets, en premier lieu l'armée de terre<sup>49</sup>. Néanmoins, cette instruction constitue aussi le manifeste d'une marine pleinement républicaine et il ne faut pas exagérer cette singularité.

Ce manifeste relève néanmoins du domaine de la théorie. Si Jeanbon Saint-André et les autres représentants en mission tentent de construire concrètement cette marine républicaine, ils le font dans un contexte particulièrement dégradé, notamment du fait des insurrections chouannes et vendéennes sur l'arrière-pays des ports de l'ouest de la France, qui rend difficile tout effort de guerre. Au moment d'aborder la relativement célèbre campagne navale de Prairial, il faut avoir à l'esprit ce contexte particulier et fort peu mis en avant.

#### *Brest, îlot révolutionnaire, cité prédatrice ?*

En effet, à partir de l'année 1793, l'isolement déjà important en temps normal des ports de l'Atlantique en ce qui concerne les routes terrestres s'accroît, notamment dans le cas de Brest. La présence de contre-révolutionnaires et de Chouans dans les campagnes bretonnantes, dont l'importance réelle est relative mais que la rumeur grossit amplement, a des effets notables sur l'atmosphère politique à Brest<sup>50</sup>. Un véritable complexe obsidional apparaît, stimulé par la chouannerie à terre et par la crainte de la flotte britannique du côté de la mer. Cette situation n'est pas sans effet sur la mobilisation de la flotte de Brest, notamment par la difficulté qu'elle engendre en ce qui concerne les communications<sup>51</sup>.

Avant même l'entrée en guerre, la situation des postes entre Paris et Brest était difficile ; comme le confirme un rapport du comité des postes, messagerie et transport en 1791, il s'agit même de :

la route la plus difficile et la plus pénible du royaume. Il ne faut pas calculer la distance de Paris à Brest sur une égale distance dans l'intérieur de la France telles que celles de Paris à

---

<sup>49</sup> *Ibid.*

<sup>50</sup> Ce développement reprend pour l'essentiel des travaux déjà publiés. Voir Olivier ARANDA, « Une mobilisation politisée face à l'urgence et à l'insurrection : l'Arsenal de Brest en l'an II », art. cit. ; Olivier ARANDA, « Un siège amphibie ? : retour sur le « Blocus » de Brest 1793-1801 », art. cit.

<sup>51</sup> Sur les résultats de l'effort d'armement de l'arsenal, voir Norman HAMPSON, *La marine de l'an II : mobilisation de la flotte de l'Océan, 1793-1794*, op. cit., p. 126-159.

Lyon, Bordeaux, Strasbourg, où les routes sont belles et bien servies ; les chevaux de poste ne fatiguent pas comme sur celles de la Bretagne, particulièrement de Rennes à Brest, puisque dans la plus belle saison elles sont souvent boueuses, mais toujours montueuses<sup>52</sup>.

À ces simples difficultés topographiques vient s'ajouter à partir de 1793 le lourd poids de la guerre civile. La guérilla des Chouans vient perturber les communications au sens large ; l'envoi de la paie des matelots et officiers de la flotte de Brest, notamment, est régulièrement perturbé. À plusieurs reprises, la situation se dégrade au point que des itinéraires de substitution à la route Paris-Rennes-Brest doivent être empruntés, notamment en passant par Saint-Malo<sup>53</sup>. Le lien avec Paris est pourtant essentiel pour les opérations de la flotte de Brest. Il faut à ce propos noter que ce port est de loin la première destination des envois de courriers extraordinaires du Comité de salut public<sup>54</sup>. Cette simple donnée entre en nette contradiction avec l'image d'une direction politique républicaine indifférente au fait maritime ; même s'il faut rester prudent car l'emploi fréquent de courriers extraordinaires est aussi, justement, lié aux perturbations des malles ordinaires dans la région. Le même raisonnement s'applique à la construction du réseau de télégraphe optique Chappe, dont l'édification entre Paris et Brest est décidée en 1794 : il s'agit de la deuxième ligne de France, après celle reliant la capitale à Lille et au front du nord<sup>55</sup>.

Au-delà du problème des communications, c'est tout l'arrière-pays breton qui suscite la méfiance des habitants de la ville de Brest. Dans cet espace, les mécontentements voire les révoltes sont fréquents, depuis la « bataille » de Kerguidu en mars 1793 ; bien que l'importance de cet événement ait été grandement exagérée par la suite<sup>56</sup>. Durant tout l'an II, des forces doivent sortir de Brest pour réprimer tel ou tel mouvement en Bretagne, ce qui épuise les garnisons des navires, y compris les canonnières de marine ponctuellement employés dans un rôle qui n'est pas leur<sup>57</sup>. Les militaires sont aussi requis pour appuyer les réquisitions opérées dans l'arrière-pays sur ordre des représentants en mission. En somme, Brest agit comme une ville assiégée et prédatrice, se ravitaillant en bonne partie par la contrainte à terre, mais aussi en mer.

---

<sup>52</sup> Emilien ARNAUD, *Les messagers de la Révolution. Chronopolitiques de la diffusion de la loi et de la volonté révolutionnaire (1789-1799)*, Mémoire de M2 sous la direction de Pierre SERNA, 2021, p. 41.

<sup>53</sup> *Ibid.*, p. 251.

<sup>54</sup> *Ibid.*, p. 250.

<sup>55</sup> Une première présentation du système est faite à Monge en février 1793 (SHD-MV, BB1 3 f°141) ; l'organisation de la ligne Paris-Brest se fait en 1794, avec le choix des postes de télégraphe acté par un document du 25 décembre (SHD-MV, BB1 8 f°247, rapport du 5 nivôse an III).

<sup>56</sup> Voir la postface d'Anne de MATHAN dans Lan INISAN, *Emgann Kergidu. La bataille de Kergidu*, traduit et présenté par Yves LE BERRE, Brest, Centre de recherche bretonne et celtique, 2015, p. 756. Voir aussi Philippe HENWOOD, Edmond MONANGE, *Brest : Un port en révolution, 1789-1799*, p. 140-141.

<sup>57</sup> Alexandre MOREAU de JONNÈS, *Aventures de guerre au temps de la République et du Consulat, op. cit.*, p. 128-145.



En effet, l'effort de guerre de l'arsenal est en bonne partie permis par les prises amenées en grand nombre à Brest ; les cargaisons alimentaires en particulier sont accueillies avec transport par les autorités républicaines<sup>58</sup>. La pratique de la course d'État n'est donc pas seulement un moyen d'entraîner les équipages, mais aussi d'alimenter le port et l'activité de l'arsenal<sup>59</sup>. Sans surprise, les autorités locales à Brest sont donc favorables à des sorties d'escadres légères. C'est dans ce contexte que Villaret-Joyeuse donne l'ordre à une division de trois vaisseaux d'attaquer le commerce ennemi à la latitude du cap Clear en Irlande, en accord avec Bréard et Jeanbon Saint-André, à la mi-décembre 1793<sup>60</sup>. Néanmoins ces ordres ne sont pas du goût du ministre, qui déplore la dispersion de la flotte ; sans doute craint-il une répétition de la croisière de Van Stabel, où la République a pris le risque de perdre six vaisseaux de ligne pour le gain de quelques navires marchands<sup>61</sup>. Villaret espère lui, au contraire, un « dédommagement » de ce raid avorté<sup>62</sup>. Quant à Jeanbon Saint-André, il est partisan d'une flotte active pendant l'hiver, opinion probablement fondée sur l'espoir que la flotte britannique soit rentrée au port ; ce qui est le cas, depuis le 10 décembre 1793<sup>63</sup>.

En somme le débat porte moins sur la philosophie stratégique (il n'est pas question de recherche de la bataille ici) que sur la manière de mener la stratégie indirecte, avec ou sans vaisseaux de ligne. Ce clivage recoupe aussi une tension sur le lieu et la nature du commandement : est-ce aux militaires de Brest ou aux politiques de Paris de décider de la sortie des unités ? Finalement, le Comité de salut public tranche au début janvier 1794 pour lui-même : « Vous sentez, citoyens collègues, combien il est important, pour ne pas nuire à l'ensemble des opérations, que le Comité connaisse toujours quels sont [...] les vaisseaux dont il peut disposer. Un mouvement partiel désunirait les combinaisons, en romprait le développement<sup>64</sup>. » Il n'y a donc plus durant l'an II, de sortie de vaisseaux sans l'accord du Comité de salut public, ni d'instructions données par l'amiral Villaret seul, et non les autorités politiques ; comme c'est le cas pour la sortie de Bertrand

---

<sup>58</sup> Karine AUDRAN, « Brest sous la Convention : la course approvisionnement comme processus de résilience » dans Christian BORDE, Jean-François GREVET, Sébastien MARTIN, Laurent WARLOUZET, *La résilience des villes portuaires européennes : Tome 1. Crises et réinventions (XVI<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle)*, Villeneuve d'Ascq, PUS, 2022, p. 37-52.

<sup>59</sup> Le tableau du port de Brest en 1793-1794 par Jean-François Hue constitue une forme de synthèse de ces développements : il donne à voir l'activité de l'arsenal supervisée par Jeanbon Saint-André, et l'arrestation d'un chouan (reconnaissable à ses cheveux longs). Voir Annexe n°15.1.

<sup>60</sup> SHD-MV, BB4 19 f°334, lettre de Villaret au Ministre de la Marine, 3 nivôse an II (23 décembre 1793).

<sup>61</sup> RACSP, tome 9, p. 705, lettre de Jeanbon Saint-André au Comité de salut public, 7 nivôse an II (27 décembre 1793).

<sup>62</sup> SHD-MV, BB4 19 f°334, lettre de Villaret au Ministre de la Marine, 3 nivôse an II (23 décembre 1793).

<sup>63</sup> John III BARROW, *The Life of Richard Earl Howe, Admiral of the Fleet*, op. cit., p. 215.

<sup>64</sup> RACSP, tome 10, p. 36. Lettre du Comité de salut public à Bréard et Jeanbon Saint-André, 13 nivôse an II (2 janvier 1794).

Kéranguen. Celle-ci se déroule sans encombre pendant que le débat stratégique-politique se poursuit :

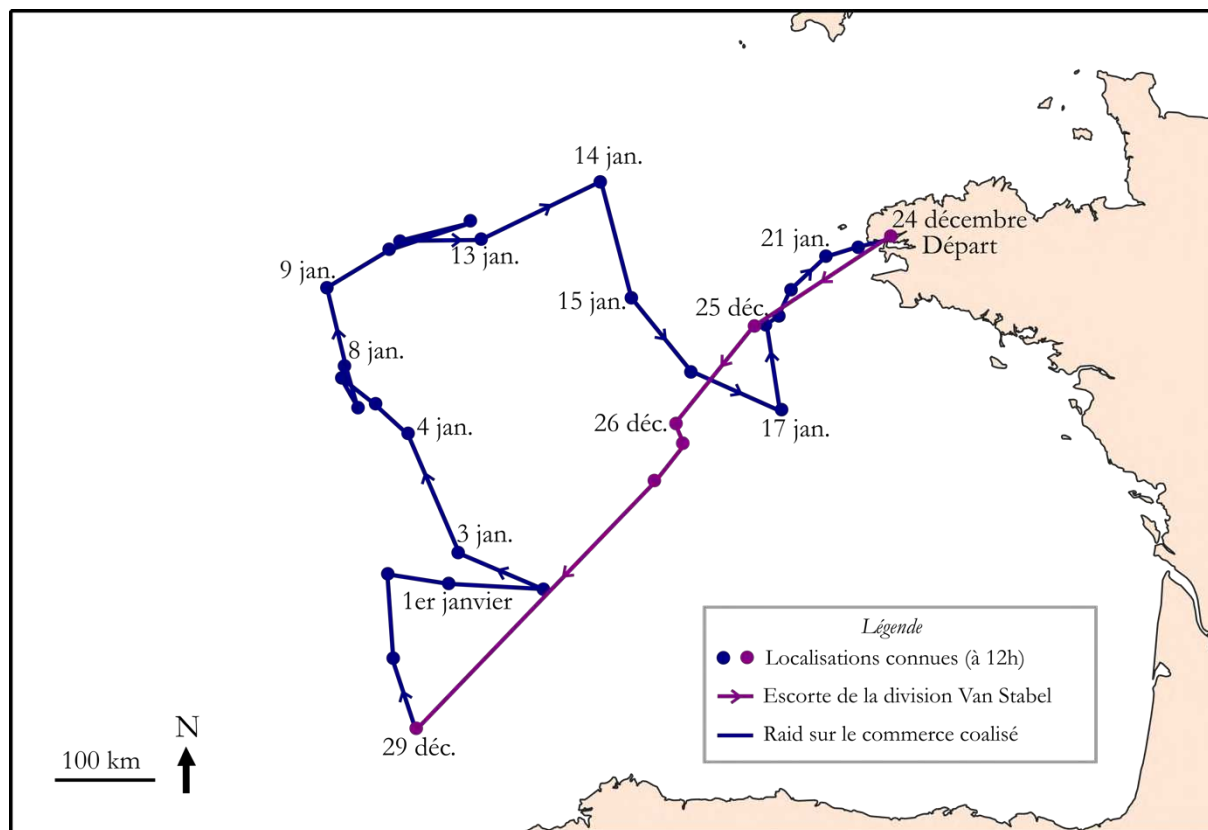


Schéma n°3 : Croisière de la division Kéranguen, décembre 1793 / janvier 1794<sup>65</sup>

La division est composée des vaisseaux de 74 *Achille*, *Nestor* et *Northumberland*, accompagnés des frégates *Insurgente* et *Tamise*<sup>66</sup>. Les vaisseaux ne semblent pas avoir été particulièrement rapides, à part le *Nestor*, qui sort du chantier et qui est fondé sur les plans modernisés du *Tigre*<sup>67</sup>. Le choix des unités s'est donc probablement fait en fonction du calendrier des armements et des radoub. L'escadre de Kéranguen commence par escorter au-delà des approches les vaisseaux de Van Stabel, envoyé chercher le convoi de Saint-Domingue arrêté à la Chesapeake, ce qui sera détaillé plus loin<sup>68</sup>. Cette mission est réalisée rapidement, du fait d'un vent favorable d'Est-Nord-Est durant les derniers jours de décembre. La mission de chasse au commerce commence après le 29 de ce mois, date de la séparation avec Van Stabel. Bertrand Kéranguen rejoint lentement la longitude de 11° qui lui a été indiquée par Villaret, interrompu

<sup>65</sup> SHD-MV, BB4 38 f°8-9, « Extraits des journaux du vaisseau de la République l'Achille », 5 pluviôse an II (24 janvier 1794).

<sup>66</sup> SHD-MV, BB4 19 f°334, lettre de Villaret au Ministre de la Marine, 3 nivôse an II (23 décembre 1793).

<sup>67</sup> Voir Annexe n°3.1, 3.44, 3.45 pour les fiches individuelles des vaisseaux concernés.

<sup>68</sup> Voir *infra* sous-chapitre suivant.

fréquemment par les chasses de navires ennemis. Il agit néanmoins avec une très grande prudence, peut-être au courant que sa croisière n'a pas été approuvée à Paris ; notamment, il reste très éloigné des côtes ennemies, et fait un long détour par le sud au moment de rentrer à Brest, probablement pour éviter les éventuelles unités britanniques. La division revient finalement le 24 janvier à son port d'attache, avec 14 prises principalement britanniques, dont une chargée de 80 000 piastres en monnaie métallique, soit un bilan très positif<sup>69</sup>. La croisière illustre aussi l'intérêt du refus de la politique du *free ships make free goods*, puisque plusieurs navires danois (donc neutres), chargés de grain appartenant à des puissances en guerre avec la France, sont aussi détournés vers Brest et leur cargaison déclarée de bonne prise<sup>70</sup>.

Si la litanie des captures, publiée y compris dans la presse nationale<sup>71</sup>, peut donner l'illusion d'une situation favorable dans les arsenaux, le recours à des matériels capturés pour l'armement des navires vient aussi souligner l'état difficile des stocks et des lignes d'approvisionnement, notamment terrestres. En particulier du fait de la Chouannerie, l'effort de construction d'une marine républicaine voulue par la Convention se fait dans un contexte particulièrement difficile.

La guerre civile dans l'Ouest constitue donc une entrave pour la marine ; de plus elle continue d'employer une bonne part de son attention et son énergie. En particulier, la surveillance des côtes reste une mission fondamentale, bien que l'attention se porte surtout sur l'arrivée des convois en l'an II. La marine est notamment employée pour la reprise de Noirmoutier, tombée une seconde fois aux mains des Vendéens à l'automne 1793. L'assaut de l'île en janvier 1794 est confié à toute une gamme d'unités légères. Les forces navales rassemblées sous le nom de division de la baie de Bourgneuf, comprennent la frégate *Nymphe* ainsi que les corvettes *Fabius*, *Difficile*, *Musette*, *Phénix*, et enfin des unités plus légères (avisos et chasse-marées) notamment issues de la station du Mindin<sup>72</sup>. Durant une première approche le 30 décembre 1793, la frégate *Nymphe* s'échoue sous le feu des batteries royalistes de Noirmoutier et doit être abandonnée<sup>73</sup>. Ainsi que le rapporte le capitaine Pitot, « à 9h30 tout l'équipage étant sauvé et les représentants ayant appris que je ne voulais pas quitter la frégate, le représentant [Louis] Turreau s'est rendu lui-même à bord, il m'a obligé à la quitter vu qu'elle était presque submergée et de le suivre<sup>74</sup> ». Le refus de quitter son navire fait partie d'une nouvelle éthique attendue de l'officier républicain, qui relève

---

<sup>69</sup> SHD-MV, BB4 37 f°163, lettre de Villaret au Ministre de la Marine, 5 pluviôse an II (24 janvier 1794).

<sup>70</sup> *Ibid.*

<sup>71</sup> Parmi d'innombrables exemples, il faut relever le *Mercure français*, qui conclut l'annonce des prises de la semaine par la sentence « Vive la République, sur mer comme sur terre ! » (*Le Mercure français*, n°4, 25 janvier 1794, p. 192.)

<sup>72</sup> SHD-MV, BB4 40 f°07, lettre de Pitot au Ministre de la Marine, 23 nivôse an II (12 janvier 1794).

<sup>73</sup> *Ibid.*, f°08, procès-verbal de la perte de la *Nymphe*, 12 nivôse an II (1<sup>er</sup> janvier 1794).

<sup>74</sup> *Ibid.*

largement du théâtre et lui permet d'obtenir facilement l'acquittement de la cour martiale pour la perte de son navire<sup>75</sup>. C'est finalement le 2 janvier 1794 que l'île est prise d'assaut, avec le soutien de la flotille républicaine<sup>76</sup>.

L'emploi d'unités légères s'impose pour ce type d'opérations amphibies en eaux peu profondes. Dans le même registre, la flottille de la Loire s'illustre durant l'ensemble de l'an II dans la lutte contre les insurgés vendéens<sup>77</sup>. Mais elle est aussi une nécessité : contrairement au printemps 1793 où un navire de 74 canons avait été détaché pour appuyer la reprise de l'île, les vaisseaux sont concentrés à Brest où leur présence est requise pour des missions de flotte, comme la protection des convois transatlantiques. En particulier, les navires de Saint-Domingue réfugiés aux États-Unis font l'objet de toutes les attentions, au point d'être à l'origine de la première bataille navale majeure de la période révolutionnaire, la bataille de Prairial du 1<sup>er</sup> juin 1794.

## **2. La campagne de Prairial ou le difficile usage stratégique de la mer sans bataille**

« Le spectacle était des plus imposants, mais des plus touchants, surtout par la joie des équipages : elle brillait dans tous les yeux ; et tous, représentant, général, officiers, matelots, soldats étaient au comble de leurs vœux. Ils se promettaient bien d'apprendre aux Anglais que les Républicains savent vaincre sur mer comme sur terre » : voilà comment le Conventionnel Prieur de la Marne décrit la sortie de la flotte de Brest hors du Goulet, le 16 mai 1794<sup>78</sup>. Au vu de cette démonstration d'enthousiasme martial, il pourrait sembler que le but de la flotte concernée est de livrer une bataille décisive à l'ennemi. Il s'agit d'ailleurs bien là de l'opinion d'une bonne partie des matelots embarqués, qui écoutent depuis plusieurs mois les harangues volontaristes des représentants en mission. Pourtant, l'amiral Villaret qui commande la flotte a pour ordre d'éviter autant que possible la bataille et de simplement ramener le convoi américain, enjeu de la campagne, à bon port. En somme, il s'agit de faire un usage stratégique de l'espace maritime (en l'occurrence un ravitaillement à l'étranger), mais sans avoir acquis la maîtrise de la mer, c'est-à-dire sans avoir

---

<sup>75</sup> *Ibid.*, f° 22-23, « Extrait des minutes du greffe de la cour martiale maritime du port de Brest ».

<sup>76</sup> *Ibid.*, f° 26, lettre de Degay ingénieur de la marine en chef au Ministre de la Marine, 2 pluviôse an II (21 janvier 1794).

<sup>77</sup> Claude PETITFRÈRE, « La Loire et la guerre de Vendée, 1793 » dans Jean-Pierre BOIS, *La Loire, la guerre et les hommes : Histoire géopolitique et militaire d'un fleuve*, Rennes, PUR, 2013, p. 155-163.

<sup>78</sup> RACSP, tome 13, p. 563, lettre de Prieur de la Marne au Comité de salut public, 27 floréal an II (16 mai 1794). Le secrétaire des représentants du peuple auprès de l'armée navale de l'Océan, Duras, fait écho à cet enthousiasme : « C'était un beau spectacle que cette sortie, et bien différent de la rentrée de l'escadre de Quiberon » (SHD-MV, BB4 37 f° 312, lettre de Duras au Ministre de la Marine, 27 floréal an II-16 mai 1794).

pris l'ascendant sur l'ennemi par la bataille. La flotte de Brest doit s'interposer entre le convoi de la Chesapeake et la *Royal Navy*, sans chercher à détruire la flotte britannique : il s'agit là d'une manière d'aborder la guerre maritime fermement condamnée par Mahan et ses disciples près d'un siècle plus tard. Une analyse des causes de la stratégie française pour 1794 et de ses résultats viennent confirmer l'analyse de Mahan sur certains points, mais aussi la nuancer fortement par moments.

### *Prologue à la campagne : complexité et imbrication des théâtres d'opérations maritimes*

La campagne navale du printemps 1794 est d'une grande complexité, car les escadres et armées navales qui en sont les acteurs agissent à l'échelle de l'Atlantique nord dans son ensemble ; par ailleurs, ce théâtre est lui-même relié à d'autres espaces, notamment la Manche. L'immensité des espaces concernés rend les communications lentes et complexes, et ajoute à la confusion. L'enjeu de ces manœuvres est un convoi français, ce qui n'a rien de nouveau par rapport à d'autres affrontements du XVIII<sup>e</sup> siècle ; en revanche, il faut relever un aspect inhabituel : la traque du convoi se déroule essentiellement dans les eaux européennes, ce qui est rare dans le cas d'une flotte des Antilles, attaquée généralement au départ. Il s'agit d'ailleurs là d'une des causes de l'échec britannique à s'emparer de ce convoi ; cet impair stratégique est rapidement rectifié par la suite, comme le fait remarquer Mahan<sup>79</sup>. Une des conséquences de cette situation spécifique, c'est que les escadres se cherchent au large dans l'Océan Atlantique, ce qui donne une bataille loin des côtes unique en son genre<sup>80</sup>.

Si les événements maritimes majeurs du printemps 1794 se déroulent dans l'Atlantique, il faut se garder de toute téléologie à ce propos : jusqu'au mois de mars 1794, un autre espace concentre aussi l'attention et aurait sans doute pu être le théâtre d'un affrontement majeur : la Manche, et en particulier les îles anglo-normandes, dont l'assaut par débarquement a été décidé en préparation à celui sur l'Angleterre, le 31 janvier 1794<sup>81</sup>. La date très rapprochée de celle de l'exécution planifiée (la deuxième moitié de février) ne doit pas tromper : le rassemblement des moyens de l'armée des côtes de Brest dans cet espace a commencé dès le 22 septembre 1793 et la première décision du Comité de salut public qui décide d'une descente en Angleterre.

---

<sup>79</sup> Alfred T. MAHAN, *The Influence of Sea Power Upon the French Revolution and Empire: 1793-1812*, volume 1, *op. cit.*, p. 123.

<sup>80</sup> Cette circonstance est aussi à l'origine de la difficulté à nommer la bataille, désignée par sa date (*Glorious first of June* en anglais) et non par sa localisation.

<sup>81</sup> Edouard DESBRIÈRE, *1793-1805 : projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques*, volume 1, *op. cit.* p. 37.

Les deux opérations, tentative de débarquement et réception du convoi sont donc planifiées en parallèle. La flotte de la Chesapeake est le sujet de la discussion au Conseil exécutif provisoire le 9 octobre 1793, où Dalbarade exprime ses inquiétudes sur son sort<sup>82</sup>. Le lendemain, le Conseil décide de faire charger cette flotte de subsistances et d'envoyer une puissante escorte la ramener en France<sup>83</sup>. L'importance de cette flotte augmente donc encore de plusieurs crans avec ce pari stratégique. En effet, à la fin 1793, la disette touche la France, notamment à cause d'une mauvaise récolte : elle est facilement observable à Brest même, malgré les apports ponctuels des prises ennemies ; ainsi le prix du boisseau de blé noir passe de 6 à 20 livres du début à la fin de l'année<sup>84</sup>. Comme l'a montré Philippe Jarnoux, il s'agit donc là de saisir l'opportunité de la flotte de la Chesapeake pour remplir une ambition récurrente dans les papiers publics depuis l'été 1793 : ravitailler la République à partir des États-Unis<sup>85</sup>.

Le Conseil décide donc le 10 octobre 1793 d'un programme qui est scrupuleusement suivi par la suite<sup>86</sup>. Une corvette, le *Brutus*, doit être envoyée pour prévenir les navires français de se rassembler à la Chesapeake ; puis deux navires de ligne avec des unités légères, qui constituent le cœur de l'escorte, sont chargés de se rendre aux États-Unis pour en ramener le convoi. Enfin, une escadre de cinq vaisseaux de ligne doit réceptionner le convoi dans les eaux européennes. Le lendemain 11 octobre, le Comité de salut public se charge du volet politico-diplomatique : l'escorte du convoi doit emmener le nouvel ambassadeur de France aux États-Unis Fauchet, ainsi que les commissaires Bertry et Laforest ; ces hommes sont chargés de remplacer et même de mettre en état d'arrestation Genêt, mais ce dernier parvient finalement à obtenir l'asile aux États-Unis<sup>87</sup>.

La corvette *Brutus* arrive sans encombre à la Chesapeake le 25 janvier 1794<sup>88</sup>. L'escorte principale est confiée à Van Stabel, qui vient de s'illustrer en échappant à la flotte de Howe. Il emmène les diplomates en Amérique avec une division composée de six navires, les vaisseaux de 74 *Tigre* et *Jean Bart*, les frégates *Sémillante* et *Astrée*, et deux unités plus légères<sup>89</sup>. Parti le 24 décembre 1793 de Brest, il bénéficie de l'escorte des vaisseaux de Bertrand Kéranguen jusqu'au Cap Finistère ; il arrive finalement, après une longue traversée, dans la baie de la Chesapeake le

---

<sup>82</sup> RACSP, tome 7, p. 323, séance du Conseil exécutif provisoire du 18 vendémiaire an II (9 octobre 1793).

<sup>83</sup> *Ibid.*, p. 341, séance du 19 vendémiaire an II (10 octobre 1793).

<sup>84</sup> Philippe JARNOUX, « Autour des combats de Prairial : le convoi Van Stabel et les approvisionnements américains en 1793-4 » dans *Les marines françaises et britanniques face aux États-Unis, 1776-1865*, VIIèmes journées franco-britanniques d'histoire de la marine, Vincennes, SHD, 1999, p. 174.

<sup>85</sup> *Ibid.*, p. 175-176.

<sup>86</sup> RACSP, tome 7, p. 341, séance du Conseil exécutif provisoire du 19 vendémiaire an II (10 octobre 1793).

<sup>87</sup> *Ibid.*, p. 359-360, séance du Comité de salut public du 20 vendémiaire an II (11 octobre 1793).

<sup>88</sup> SHD-MV, BB4 45, dossier de la corvette *Brutus* (capitaine Métaisyer).

<sup>89</sup> SHD-MV, BB4 43 f° 51, lettre de Van Stabel au Ministre de la Marine, 16 germinal an II (5 avril 1794).

12 février 1794<sup>90</sup>. Une fois arrivé au États-Unis, la situation se complique pour Van Stabel, qui ne trouve rassemblées sur place que les frégates *Embuscade*, *Normande* et *Charente*, les instructions apportées par le capitaine du *Brutus* n'ayant pas été suivies en ce qui concerne les bâtiments civils<sup>91</sup>. En effet, par manque de moyens propres, et d'action des agents de la République, les navires français de commerce n'ont pu se charger en farines. Ils y parviennent finalement grâce aux 5 millions de livres en or envoyés par la Convention à cet effet<sup>92</sup>. Les marchands qui s'étaient dispersés à New York, Philadelphie, Baltimore, et Norfolk, convergent vers Hampton où se trouvent les navires de guerre<sup>93</sup>.

Entre-temps, en France, l'attention est repassée pour l'essentiel sur le théâtre de la Manche. Les ordres pour l'application de l'arrêté du 31 janvier 1794, qui prescrit l'assaut sur Jersey et Guernesey, se succèdent. Billaud-Varennès est le représentant en mission chargé de chapeauter l'expédition, le 18 février<sup>94</sup>. Un peu avant cette date, une décision lourde de conséquences est prise à Paris : l'envoi d'une escadre de six vaisseaux de Brest, plus deux rasés, pour soutenir le débarquement. L'ordre lui-même n'a pas été retrouvé, y compris dans les suppléments du Recueil des actes du Comité de salut public ; mais il est possible d'en suivre l'exécution. La préparation des vaisseaux commence dès la mi-février, et ils prennent la mer le 29 de ce mois, pour se rendre à Cancale, à proximité des îles anglo-normandes<sup>95</sup>. Il s'agit des vaisseaux *Aquilon*, *Nestor*, *Redoutable*, *Révolution*, *Superbe* et *Zélé* ainsi que des unités rasées *Brave* et *Scévola*, accompagnés de plusieurs corvettes et frégates, sous le commandement du chef de division Dorré<sup>96</sup>. L'escadre parvient dans la baie le 11 mars, sans avoir été inquiétée par les unités ennemies<sup>97</sup>.

Avec la facilité que donne le recul, cet envoi paraît éminemment critiquable. Insuffisante pour acquérir la maîtrise de la mer face à la flotte britannique, l'escadre est disproportionnée si la présence de navires de ligne ennemis n'est pas attendue ; une simple division de vaisseaux aurait suffi, d'autant que le *Brave* et le *Scévola*, en tant que vaisseaux rasés, ont encore une puissance respectable. L'envoi de vaisseaux de ligne français dans la Manche est particulièrement dangereux

---

<sup>90</sup> *Ibid.*, f° 55, « Rapport fait au ministre de la marine par le contre amiral Vanstabel », prairial an II (mai-juin 1794).

<sup>91</sup> *Ibid.*, f° 49, lettre de Van Stabel au Ministre de la Marine, 16 germinal an II (5 avril 1794).

<sup>92</sup> Philippe JARNOUX, « Autour des combats de Prairial : le convoi Van Stabel et les approvisionnements américains en 1793-4 », art. cit., p. 176.

<sup>93</sup> *Ibid.*, p. 178.

<sup>94</sup> RACSP, tome 11, p. 218. Arrêté du Comité de salut public du 29 pluviôse an II (17 février 1794).

<sup>95</sup> *Ibid.*, p. 192. Lettre de Siblot au Comité de salut public, 28 pluviôse an II (16 février 1794). *Ibid.*, p. 302, lettre de Jeanbon Saint-André au Comité de salut public, 2 ventôse an II (29 février 1794).

<sup>96</sup> Norman HAMPSON, *La stratégie française et britannique pendant la campagne du printemps de l'an II*, [inédit], Bibliothèque de l'Institut d'Histoire de la Révolution Française (cote Z 177), sans date, p. 5.

<sup>97</sup> SHD-MV, BB4 36 f° 236, lettre de Dorré au Ministre de la Marine, 21 ventôse an II (11 mars 1794).

en l'absence de ports en eaux profondes, et cette escadre mouillée à Cancale se retrouve à la merci des éléments et d'un blocus britannique. Clairement, l'envoi de cette force a été imposé à Jeanbon Saint-André, qui écrit à ses collègues :

L'envoi de forces navales dans la baie de Cancale doit dépendre du plan général d'opérations des forces navales de la République ; ce n'est pas tel point qu'il faut couvrir, c'est l'ennemi qu'il faut vaincre, et il est très essentiel de se méfier de l'esprit de localité [...] Les vaisseaux ne sont utiles qu'autant qu'ils agissent, et, en les morcelant par petites divisions, on les condamnerait à demeurer tous à l'ancre dans les rades<sup>98</sup>.

Le Comité de salut public ne tient pas compte de ces observations dans un premier temps, du fait de ses membres attachés à une descente ; probablement Billaud-Varennes (impliqué au premier chef) et Carnot, qui propose une descente de cet ordre dans son plan de campagne. Le représentant en mission à Brest n'est donc pas le « maître discrétionnaire » de la marine, contrairement à ce qu'il est possible de lire ici ou là<sup>99</sup>.

Le manque d'intérêt de l'envoi de cette escadre en ce qui concerne le débarquement aux îles anglo-normandes est néanmoins clairement mis à nu par la nécessité pour les représentants en mission et officiers dans la Manche de demander l'aide de l'ensemble de la flotte de Brest, c'est-à-dire en réalité la maîtrise de la mer, pour procéder au débarquement. Ainsi Billaud-Varennes s'inscrit-il dans la rhétorique de la recherche de l'affrontement qui commence à émerger à cette date :

Nous avons prévu le cas où la flotte ennemie se présenterait pour venir au secours des deux îles. Alors elle détacherait des vaisseaux sur nos derrières pour mettre le désordre dans nos bâtiments de transport, pour en enlever ou en couler bas quelques-uns, ce qui engagerait un combat naval avec notre division et l'exposerait entière, si votre propre flotte ne nous portait pas de secours. Cette hypothèse, qui paraît, il ne faut pas se le dissimuler, très présumable, semble rendre un combat général inévitable. Mais, quand on a trente vaisseaux de ligne, quand on peut mettre au moins quinze mille hommes pour aller à l'abordage, [...], nous ne pensons pas que [...] ce soit trop donner au hasard et mettre la fortune à une trop forte épreuve. [...] Il est des positions telles qu'on ne peut s'en tirer qu'en frappant des grands coups<sup>100</sup>.

En somme, Billaud est prêt à une véritable stratégie directe, très risquée au vu du rapport de force et de la localisation du théâtre, pour mener à bien son débarquement ; d'autant qu'il semble adhérer à titre individuel à l'idée d'une tactique républicaine dans le cadre des affrontements maritimes, avec l'abordage. Le plus étonnant est que le Comité de salut public ait

---

<sup>98</sup> RACSP, tome 11, p. 74-75. Lettre de Jeanbon Saint-André au Comité de salut public, 23 pluviôse an II (11 février 1794).

<sup>99</sup> Joannès TRAMOND, *Manuel d'histoire maritime de la France, op. cit.*, p. 589. Jeanbon Saint-André réclame aussi depuis l'automne 1793 rien de moins que l'autorisation de la course, un sujet stratégique majeur sur lequel il ne fait pas non plus prévaloir son point de vue. (RACSP, *suppléments*, vol. 2, p. 183, lettre de Jeanbon Saint-André et Bréard au Comité de salut public, 18 octobre 1793).

<sup>100</sup> RACSP, tome 11, p. 535. Lettre de Billaud-Varennes au Comité de salut public, 14 ventôse an II (4 mars 1794).



accepté d'impliquer la flotte de Brest dans l'opération, quoique sans rechercher explicitement la bataille, dès le début de l'opération :

Le Comité de salut public arrête que la flotte de la République, mouillée dans la rade de Brest, mettra à la voile du 1<sup>er</sup> au 5 ventôse prochain ; le ministre de la Marine disposera sa croisière de manière qu'elle puisse protéger l'expédition contre Jersey et Guernesey, se porter au besoin au secours de la division destinée à cette expédition, la soutenir si elle était obligée de se replier. La flotte se tiendra avec soin au vent de la rade de Brest et à portée de venir en chercher le mouillage, si les circonstances l'exigent ou que la force majeure l'y contraigne<sup>101</sup>.

À l'évidence, l'ordre est très difficilement réalisable voire impossible, ce qu'a dû faire valoir Dalbarade, en charge de son application. En effet, la couverture du débarquement suppose de s'avancer dans la Manche, et donc de prendre le risque de ne plus se trouver en mesure de rejoindre Brest. Très probablement de ce fait, le Comité de salut public repousse l'expédition et annule l'ordre de sortir pour la flotte, aiguillonné par Jeanbon Saint-André ainsi que par l'approche de l'équinoxe et de ses tempêtes<sup>102</sup>.

Malgré ce premier contrordre, la position de l'escadre de Cancale ne cesse d'inquiéter Jeanbon Saint-André, qui en réclame le retour à plusieurs reprises, en particulier pour renforcer la flotte de Brest, dont l'envoi pour couvrir le convoi de Van Stabel semble de plus en plus probable au fil du temps<sup>103</sup>. Mais il ne parvient à obtenir cet ordre du Comité de salut public (qui se refusait à l'évidence à entériner l'annulation définitive de la descente sur les îles anglo-normandes), que le 9 mai, trop tard pour se joindre à la sortie en masse de la flotte de Brest<sup>104</sup>. De ce fait, les six vaisseaux de l'escadre de Cancale ne participent pas à la bataille de Prairial. Il convient néanmoins de rester nuancé : tout d'abord, l'escadre de Dorré est touchée par les maladies, et est susceptible de constituer un apport en trompe-l'œil, comme celle de l'amiral Nielly, elle aussi handicapée par le facteur sanitaire. De plus, les armées navales ne peuvent additionner les navires de ligne à l'infini. Au-delà de 30 vaisseaux, la ligne de bataille s'allonge dans des proportions telles que son commandement devient délicat, et une partie de la flotte peut être attaquée sans que celle à l'opposé n'ait le temps de rejoindre le combat. Notamment de ce fait, et en raison des servitudes mondiales qui sont celles de la *Royal Navy*, la flotte de la Manche de Howe ne compte qu'un peu plus de 25 vaisseaux, malgré la supériorité quantitative considérable de la marine britannique. Néanmoins, en dépit de toutes ces réserves, il est indéniable que l'envoi de l'escadre de Dorré dans la Manche pour

---

<sup>101</sup> RACSP, *Suppléments*, vol. 2, p. 428. Arrêté du Comité de salut public du 28 pluviôse an II (16 février 1794).

<sup>102</sup> *Ibid.*, p. 520. Lettre du Comité de salut public à Jeanbon Saint-André du 21 ventôse an II (11 mars 1794).

<sup>103</sup> « Si je n'avais pas cru qu'une pareille mesure excédât la borne de mes pouvoirs, je lui aurais donné l'ordre de rentrer » (AN, AF II 294, lettre de Jeanbon Saint-André au Comité de salut public du 28 ventôse an II-18 mars 1794).

<sup>104</sup> Léon LÉVY-SCHNEIDER, *Le conventionnel Jeanbon Saint-André, op. cit.*, p. 762.

soutenir la descente projetée sur les îles anglo-normandes constitue une erreur du Comité de salut public.

Celle-ci apparaît d'autant plus manifeste au fur et à mesure de la réalisation, à Paris, que la situation du convoi de la Chesapeake est très difficile et requiert des mesures vigoureuses. Le cabinet de Londres est en effet facilement et rapidement tenu au courant de la formation du convoi aux États-Unis<sup>105</sup>. Le grand appareillage de ce dernier vers la France a finalement lieu le 17 avril, presque exactement deux mois après l'arrivée de la division Van Stabel<sup>106</sup>. On dénombre 114 navires au départ, chargés de produits coloniaux et surtout de 14 000 barils de farine, pour un total de 127 bâtiments à l'arrivée, du fait des dix prises faites pendant le voyage ainsi que des trois navires de guerre français rescapés des combats qui viennent s'agréger au convoi<sup>107</sup>.

La suite du déroulement de la campagne est compliquée du fait de l'équivoque existant concernant le rendez-vous entre les forces envoyées depuis Brest et le convoi. Il est possible d'observer en effet une confusion entre deux rendez-vous : un qui se situe au large des Açores, et plus précisément à 20 lieues à l'ouest de Corves et Flores<sup>108</sup>, et un autre relevé par Lévy-Schneider et Hampson, qui se situe beaucoup plus au nord, par 47°-48° nord et 12°46' ouest. En effet, il y avait à l'origine le projet de deux convois, comme le souligne Hampson<sup>109</sup>. L'ambassadeur Genêt aurait annoncé le départ d'une première partie des navires marchands, mais fait erreur car Van Stabel emmène son convoi d'un seul tenant : « Lui avait compris, pour sa part, que son rendez-vous était maintenant près des Açores. Le comité, avisé qu'il n'y avait qu'un seul convoi, annula ce second rendez-vous, mais les bâtiments qu'il envoya transmettre ces nouvelles ne parvinrent pas à Van Stabel<sup>110</sup>. » De ce fait, l'action des flottes se concentrent autour des 47-48° nord : les acteurs de Brest pensent que Van Stabel a reçu les ordres rectificatifs le menant à ce rendez-vous alors qu'il s'en tient, lui, à une jonction prévue aux Açores. En conséquence, son convoi suit dans un premier temps le parallèle de 39° 30' nord<sup>111</sup>. Il atteint Corves et Flores le 16 mai, et de là remonte vers le nord-est, passant à proximité du lieu de la bataille de Prairial.

---

<sup>105</sup> SHD-MV, BB4 43 f°50, lettre de Van Stabel au Ministre de la Marine, 16 germinal an II (5 avril 1794).

<sup>106</sup> *Ibid.*, f°56-59, « Rapport fait au Ministre de la Marine par le contre amiral Van Stabel », prairial an II (mai-juin 1794).

<sup>107</sup> *Ibid.*, f°59-60, « Tableau de situation des bâtiments composant le convoi parti de la rade d'Hampton », sans date.

<sup>108</sup> *Ibid.*, f°57, « Rapport fait au Ministre de la Marine par le contre amiral Van Stabel », prairial an II (mai-juin 1794).

<sup>109</sup> Norman HAMPSON, *La stratégie française et britannique pendant la campagne du printemps de l'an II*, *op. cit.*, p. 6.

<sup>110</sup> *Ibid.*

<sup>111</sup> SHD-MV, BB4 43 f°56, « Rapport fait au Ministre de la Marine par le contre amiral Van Stabel », prairial an II (mai-juin 1794).

En France, les nouvelles ont été reçues en décalé ; s'en tenant à une première missive de Van Stabel où il indique espérer partir vers le 15 mars<sup>112</sup>, le Comité de salut public ordonne le départ du contre-amiral Nielly pour aller à sa rencontre, avec une escadre composée du *Sans-Pareil* de 80 canons, du *Trajan*, du *Téméraire*, du *Patriote*, et de l'*Audacieux* de 74, avec six bâtiments plus légers<sup>113</sup>. Le départ est prévu le 28 mars mais pour cause de vents contraires il n'a lieu que le 10 avril<sup>114</sup>. Nielly se dirige vers le rendez-vous du nord (47-48° nord, 12° 46' ouest), et il y parvient le 18 avril soit presque exactement au moment du départ effectif de Van Stabel des États-Unis, « à 4500 kilomètres de là » comme le relève Hampson<sup>115</sup>. Nielly fait alors preuve d'une grande ténacité en restant à son poste presque un mois et demi, en dépit du temps difficile, notamment du « gros vent [...] et des pluies qui ont fait naître la maladie dans la division<sup>116</sup> ». C'est dans ce cadre opérationnel qu'entrent en scène les flottes principales britanniques et françaises, à partir de mai 1794.

### *La bataille de Prairial dans son contexte stratégique et sanitaire*

Il ne peut être question ici de rentrer dans les détails tactiques de la bataille de Prairial, déjà étudiés par ailleurs<sup>117</sup>. Néanmoins, la remise en perspective de cet affrontement à l'échelle de la marine révolutionnaire dans son ensemble est riche d'enseignements, notamment en ce qui concerne la consigne explicite de refus de la bataille donnée par le Comité de salut public à Villaret, ainsi que le cadre épidémique dans lequel se déroule l'affrontement. En effet, en l'an II, la marine française se débat avec une épidémie dont il importe de questionner le lien avec les événements révolutionnaires<sup>118</sup>.

Le ministère de la Marine et les représentants en mission dans les ports ont conscience dès l'hiver que l'emploi de la totalité de la flotte durant la campagne est à envisager. De ce fait, la concentration des forces à Brest est favorisée ; Jeanbon Saint-André notamment réclame avec force

<sup>112</sup> *Ibid.*, f° 42, lettre de Van Stabel au Ministre de la Marine, 19 ventôse an II (8 mars 1794).

<sup>113</sup> RACSP, *Suppléments*, vol. 3, p. 36. Arrêté du Comité de salut public du 2 germinal an II (22 mars 1794). Léon LÉVY-SCHNEIDER, *Le conventionnel Jeanbon Saint-André*, *op. cit.*, p. 762.

<sup>114</sup> *Ibid.*

<sup>115</sup> Norman HAMPSON, *La stratégie française et britannique pendant la campagne du printemps de l'an II*, *op. cit.*, p. 8.

<sup>116</sup> SHD-MV, BB4 39 f° 395, journal de bord du *Trajan*.

<sup>117</sup> Olivier ARANDA, *La bataille de Prairial : le Fleurus de la marine républicaine ?*, *op. cit.* Sam WILLIS, *The Glorious First of June: Fleet Battle in the Reign of Terror*, London, Trafalgar Square, 2012, 320 p. Oliver WARNER, *The glorious First of June*, London, Macmillan, 1961, 184 p.

<sup>118</sup> Olivier ARANDA, « Affreux, sales... et malades ? La campagne navale française du printemps 1794 au prisme de l'hygiène et de la santé. », *Revue d'Histoire Maritime*, [à paraître].

que les vaisseaux armés à Lorient et Rochefort soient envoyés à Brest<sup>119</sup>. Le 11 janvier 1794, le *Tyrannicide* parvient à Brest depuis Lorient ; le 26 mars, c'est au tour du *Gasparin*, en provenance de Rochefort<sup>120</sup>. Enfin, le 16 avril, le *Vengeur du Peuple*, le *Pelletier* et le *Jemappes* mouillent en rade, leur trajet depuis le même arsenal s'étant déroulé sans difficulté<sup>121</sup>. Néanmoins, l'armée navale concentrée ne prend pas d'initiatives. C'est seulement en réaction aux mouvements britanniques que le Comité de salut public consent à sa sortie, et dans le cadre de consignes particulièrement strictes.

En effet, la flotte britannique quitte Portsmouth le 2 mai, avec 32 vaisseaux de ligne<sup>122</sup>. Le 4 mai, une fois arrivé à l'ouvert de la Manche, Howe détache le contre-amiral Montagu avec six navires de 74 pour poursuivre l'escorte des convois jusqu'au cap Finisterre. Ce dernier amiral est ensuite chargé spécifiquement de la recherche du convoi français, en croisant depuis le cap Ortegal jusqu'à Belle-Isle<sup>123</sup>. Howe de son côté constate le 5 mai que la flotte française de Brest est toujours à l'ancre, puis repasse une seconde fois le 14 mai<sup>124</sup>. Ce sont ces deux passages qui jettent l'alarme dans le port, et décident de la sortie de l'armée navale toute entière. Dans une lettre à Jeanbon Saint-André datée de la même période (11 mai), le Comité de salut public avait été très clair sur sa philosophie d'emploi de la flotte ; sa sortie n'est autorisée qu'une fois acquise la certitude de la présence à la mer de la flotte britannique de la Manche, et même alors elle doit éviter l'affrontement : « Ce n'est pas une victoire qu'il nous faut, mais notre convoi. Ce n'est pas un combat, mais une contenance fière et imposante qui écarte l'ennemi ou qui le tienne en panne. Ajourner notre vengeance, c'est la rendre plus sûre<sup>125</sup>. » Le Comité de salut public s'inscrit dans la stratégie indirecte : la maîtrise de la mer par la destruction de la force organisée de l'ennemi n'est pas envisagée. La bataille n'est pensée que comme un moyen, voire un sacrifice nécessaire, afin de protéger un convoi ou d'appuyer un débarquement.

<sup>119</sup> RACSP, tome 11, p. 600. Lettre de Jeanbon Saint-André au Comité de salut public, 19 ventôse an II (8 mars 1794).

<sup>120</sup> SHD-MV, BB3 51 f°63, lettre de Thévenard au Ministre de la Marine, 24 nivôse an II (13 janvier 1794). *Ibid.*, f°101, 7 germinal an II (27 mars 1794).

<sup>121</sup> *Ibid.*, f°120, lettre de Le Dall Kéréon au Commissaire de la Marine, 28 germinal an II (17 avril 1794).

<sup>122</sup> Norman HAMPSON, *La stratégie française et britannique pendant la campagne du printemps de l'an II*, *op. cit.*, p. 8.

<sup>123</sup> Michael DUFFY, « The man who missed the grain convoy: Sir George Montagu and the escape of Vanstabel's convoy from America in 1794 » dans *Les marines françaises et britanniques face aux États-Unis, 1776-1865*, *op. cit.*, p.159.

<sup>124</sup> Norman HAMPSON, *La stratégie française et britannique pendant la campagne du printemps de l'an II*, *op. cit.*, p. 19. Jeanbon Saint-André manifeste son accord dans sa réponse : « Vous voulez que la sortie de la flotte ait pour unique but d'assurer votre convoi, et vous avez raison. » (AN, AF II 294, lettre de Jeanbon Saint-André au Comité de salut public, 27 floréal an II-16 mai 1794).

<sup>125</sup> RACSP, tome 23, p. 442.

La sortie de la flotte, le 16 mai, se fait dans les conditions définies par l'autorité politique, puisque l'armée navale britannique a été aperçue ; mais la conduite à suivre pour l'amiral Villaret et Jeanbon Saint-André (embarqué sur le navire amiral, la *Montagne*) est délicate puisqu'ils se placent dans une situation tendant à l'affrontement général sans le souhaiter. De fait, la flotte de Howe est toujours dans le secteur, et les deux armées se croisent à petite distance ; Howe repasse même devant Brest le 19 mai, constatant ainsi l'absence de la flotte française<sup>126</sup>. À son tour, il se dirige vers l'ouest, et ne tarde pas à capturer des prises françaises de Villaret, alors que ce dernier se dirige à petite vitesse vers le rendez-vous avec Van Stabel, au 47-48° nord, 12° 46' ouest. Ces prises renseignent Howe sur la position de la flotte française ; permettant le contact entre les deux armées navales, le 28 mai<sup>127</sup>.

Avant d'en venir à l'affrontement proprement dit, il faut insister sur cette question des prises, car elle illustre le poids de la situation stratégique sur les opérations navales proprement dites. En effet, tant les unités de Nielly que de Villaret sont avides de captures, pas seulement par appât du gain mais aussi dans le cadre de la course d'État « approvisionnante » pour les ports de l'Atlantique. L'importance de ces prises est illustrée par la réception enthousiaste qui en est fait dans les ports ; ainsi Topsent à Rochefort écrit-il à Guezno : « Je t'apprends, avec plaisir, cher collègue, l'arrivée en ce port de la frégate néerlandaise la *Vigilante*, de 26 canons, accompagnée de 15 autres prises faites par la division Nielly, chargées de différentes marchandises et notamment de 560 boucauts\* de sucre ; il faut bien que ces scélérats continuent à nous approvisionner<sup>128</sup>. » Les pénuries (notamment liées à la guerre civile dans l'ouest) ont donc un impact sur les opérations ; car c'est par les recaptures que la position de la flotte de Villaret et de l'escadre de Nielly est dévoilée. Les Britanniques ont, eux, la prudence de brûler leurs prises<sup>129</sup>.

Le 28 mai 1794, ou 9 prairial an II, lorsque les deux flottes se trouvent en présence l'une de l'autre, par 47° 24' nord, 17° 27' ouest, le rapport de force est équilibré<sup>130</sup>. La flotte de Brest comprend 26 navires de ligne ; les troupes d'artillerie de marine théoriquement supprimées ont été embarquées (en priorité sur les trois-ponts), et certaines garnisons ont été doublées, tant pour renforcer les navires que pour compenser le manque d'artilleurs des classes<sup>131</sup> :

---

<sup>126</sup> Norman HAMPSON, *La stratégie française et britannique pendant la campagne du printemps de l'an II*, *op. cit.*, p. 21-22.

<sup>127</sup> Jeanbon SAINT-ANDRÉ, *Journal sommaire de la croisière de la flotte de la république*, Paris, Imprimerie nationale, 1794, p. 17.

\* Il s'agit d'un fût gros et court, dans lequel on met ordinairement des marchandises sèches.

<sup>128</sup> RACSP, *Suppléments*, vol. 3, p. 247. Lettre de Topsent à Guezno, 22 prairial an II (10 juin 1794).

<sup>129</sup> William JAMES, *The Naval History of Great Britain, volume 1*, *op. cit.*, p. 182.

<sup>130</sup> Pour localisation de la campagne, voir *infra* schéma n°4.

<sup>131</sup> RACSP, tome 10, p. 641, arrêté du Comité de salut public du 15 pluviôse an II (3 février 1794).

| Navire de ligne          | Canons | Capitaine   | Garnison                                      | Date de lancement |
|--------------------------|--------|-------------|-----------------------------------------------|-------------------|
| <i>America</i>           | 74     | Lhéritier   |                                               | 1789              |
| <i>Révolutionnaire</i>   | 110    | Van Dongen  | Marine                                        | 1766              |
| <i>Gasparin</i>          | 74     | Tardy       |                                               | 1788              |
| <i>Indomptable</i>       | 74     | Lemesle     | Marine                                        | 1788              |
| <i>Terrible</i>          | 110    | Leray       | Marine                                        | 1780              |
| <i>Impétueux</i>         | 74     | Douville    | 5 <sup>ème</sup> bataillon de la Dordogne     | 1787              |
| <i>Mucius</i>            | 74     | Larreguy    |                                               | 1786              |
| <i>Éole</i>              | 74     | Bertrand    | Doublée                                       | 1788              |
| <i>Tourville</i>         | 74     | Langlois    | 3 <sup>ème</sup> Bataillon du Morbihan        | 1788              |
| <i>Pelletier</i>         | 74     | Berrade     | Doublée                                       | 1783              |
| <i>Tyrannicide</i>       | 74     | Dordelin    | 77 <sup>ème</sup> Régiment                    | 1792              |
| <i>Juste</i>             | 80     | Blavet      | Marine                                        | 1784              |
| <i>Montagne</i>          | 120    | Bazire      | Marine                                        | 1789              |
| <i>Jacobin</i>           | 80     | Gassin      | Réquisition                                   | 1778              |
| <i>Achille</i>           | 74     | Lavillegris | Réquisition                                   | 1778              |
| <i>Vengeur du Peuple</i> | 74     | Renaudin    |                                               | 1766              |
| <i>Northumberland</i>    | 74     | Estienne    | Marine                                        | 1780              |
| <i>Entreprenant</i>      | 74     | Le Franck   | 9 <sup>ème</sup> bataillon du Morbihan        | 1787              |
| <i>Neptune</i>           | 74     | Tiphaigne   |                                               | 1778              |
| <i>Jemmapes</i>          | 80     | Desmartis   |                                               | 1793              |
| <i>Trente et un mai</i>  | 74     | Ganteaume   | Doublée                                       | 1791              |
| <i>Convention</i>        | 74     | Allary      | 3 <sup>ème</sup> bataillon d'Isle et Villaine | 1780              |
| <i>Républicain</i>       | 110    | Longer      |                                               | 1780              |
| <i>Scipion</i>           | 80     | Huguet      |                                               | 1790              |
| <i>Montagnard</i>        | 74     | Bompard     |                                               | 1789              |
| <i>Patriote</i>          | 74     | Lucadou     | 1 <sup>er</sup> bataillon du Morbihan         | 1785              |

Table n°6 : Ligne de bataille française au 28 mai 1794<sup>132</sup>

L'amiral Howe dispose lui aussi de 26 navires de ligne, même si Villaret lui en attribue 30 dans son rapport<sup>133</sup>. Il est probable que ce décompte erroné soit délibéré, et serve de complément de justification à sa décision de ne pas engager le combat, bien qu'il en ait la possibilité, du fait de l'avantage du vent dont il dispose<sup>134</sup>. En effet, Villaret se contente de former laborieusement la ligne de bataille et de rester à bonne distance des Britanniques qui cherchent à l'atteindre. Il se conforme là, évidemment, aux instructions du Comité de salut public ; mais il refuse un combat dans des conditions assez favorables pour son armée navale. En effet, une attaque généralisée à bonne distance, dans le cadre d'un combat en ligne des plus classiques, aurait sans doute permis aux flottes

<sup>132</sup> Olivier ARANDA, *La bataille de Prairial : le Fleurus de la marine républicaine ? op. cit.*, p. 102-104.

<sup>133</sup> SHD-MV, BB4 37 f°188, lettre de Villaret au Commissaire de la Marine, 11 prairial an II (30 mai 1794).

<sup>134</sup> Alfred T. MAHAN, *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire: 1793-1812*, volume 1, *op. cit.*, p. 126-127.

de se désenparer mutuellement sans désigner de véritable vainqueur, ce qui aurait été un succès français. En particulier, l'avantage du vent garantit ou presque l'absence de pertes de vaisseaux, car il est particulièrement difficile de remonter au vent\* pour un adversaire dans le cadre d'un combat général. Les unités légères peuvent remorquer les unités désenparées et leur éviter de tomber sous le vent\*, et ainsi aux mains de l'adversaire. Sans surprise, ce scénario offensif est celui auquel s'attendent les équipages. Moreau de Jonnès témoigne notamment ainsi :

J'ai regretté longtemps que dans cet instant, alors que l'amiral Howe n'avait pas encore rallié tous ses vaisseaux, et quand un saint enthousiasme animait nos équipages, nous n'eussions pas attaqué l'ennemi. Quelle que fût l'issue de la bataille, les vaisseaux anglais désenparés n'eussent pu s'opposer au passage du grand convoi, et nous avions les chances les plus favorables pour devenir victorieux<sup>135</sup>.

En somme, ce moment du 28 mai 1794 correspond à l'explosion de la contradiction entre une prudente stratégie française et les discours martiaux prononcés à la tribune. Malgré l'absence de sources, il est probable que cette réalisation ait en bonne partie douché l'enthousiasme des équipages. Les officiers aussi ont des difficultés à concilier leur éthique professionnelle avec ces consignes, et l'épisode engendre de vives rancœurs par la suite. Villaret notamment cherche par tous les moyens à présenter son action comme guidée par la volonté de combattre, alors même que ce sont les ordres qu'il a reçus qui lui déconseillent formellement le combat<sup>136</sup>. Bompard et Gassin, capitaines de l'armée destitués à la suite de l'affrontement rédigent d'ailleurs un « Précis de la conduite tenue par l'amiral Villaret commandant l'armée navale de la république, sortie de Brest le 27 floréal et rentrée le 23 prairial de l'an deuxième », où ils assimilent non sans raison le refus du combat par l'amiral dans le reste du 28 mai à une « fuite<sup>137</sup> », ce qui constitue évidemment une offense délibérée.

Par ailleurs, l'épisode du refus d'engager le combat par la flotte française, conformément à ses consignes, constitue une illustration frappante de la théorie mahanienne de l'inéluctabilité de la bataille. En refusant l'affrontement dans des conditions favorables, Villaret se le voit finalement imposé dans des conditions défavorables quatre jours plus tard ; il s'agit là d'une des difficultés majeures de la stratégie indirecte, qui ne prépare pas à l'affrontement puisque celui-ci est évité dans la mesure du possible. La complexité de la situation est illustrée par le jugement porté a posteriori par Kerguelen : pour lui le combat de Prairial en général « a été donné contre les principes de la marine et de la politique. Une République ne doit pas imiter les tyrans qui combattent pour leur

---

<sup>135</sup> Alexandre MOREAU DE JONNÈS, *Aventures de guerre au temps de la République et du Consulat*, op. cit., p. 179.

\* C'est-à-dire se rapprocher de l'origine du vent, en tirant des bords.

\* Tout navire, en particulier privé d'une partie de sa mâture, se déplace dans une certaine mesure dans la direction du vent.

<sup>136</sup> SHD-MV, BB4 37 f°188, lettre de Villaret au Commissaire de la Marine, 11 prairial an II (30 mai 1794).

<sup>137</sup> *Ibid.*, f°194-195.

seule gloire. Le sang du citoyen est précieux<sup>138</sup> ». Défendant toujours son projet de stratégie indirecte comme seul conforme à la nature politique du régime, Kerguelen estime donc que les autorités républicaines auraient dû tout faire pour éviter la bataille de flotte. Mais il reproche aussi à Villaret son action timide le 28 mai :

Cette manœuvre de forcer de voiles à un nombre égal de vaisseaux faisait un mauvais effet. Elle intimidait les équipages français et enhardissait les ennemis Si au contraire on avait coupé et attaqué avec vigueur l'escadre légère des ennemis on aurait pu la réduire avant l'arrivée du corps d'armée L'expérience a prouvé qu'il faut toujours attaquer lorsque les forces sont à peu près égales<sup>139</sup>.

Kerguelen, d'une manière téléologique, se refuse donc à comprendre que Villaret par son refus d'engager le combat cherchait justement à éviter la bataille que lui-même condamne ; ce qui montre toute la difficulté d'articuler des attitudes contradictoires aux échelles stratégiques et tactiques.

En fait de bataille, la journée du 28 mai n'accouche en effet que d'une course-poursuite dans la soirée, où le 110 français *Révolutionnaire* est désarmé et fait un retour indépendant à Brest, non sans avoir mis hors de combat le 74 *Audacious* qui se sépare de la flotte britannique<sup>140</sup>. Le lendemain, les deux armées sont à nouveau en présence l'une de l'autre, et la même scène se reproduit : au vent, l'amiral Villaret ne propose qu'une offensive à très grande distance par les vaisseaux de son avant-garde, toujours soucieux d'éviter un engagement général. Là encore, la bataille semble probable sur la flotte : un officier de l'*Indomptable* écrit à ses parents « on s'attendait à un fameux combat<sup>141</sup> ». Le *Précis* des capitaines Gassin et Bompard souligne « l'ardeur de combattre montée au plus haut degré dans l'âme de tous les Français<sup>142</sup> ». Mais c'est finalement l'amiral britannique qui prend l'initiative de nouveau ; par un virement de bord en succession au plus près du vent, il parvient à traverser la ligne française et à isoler les deux vaisseaux de queue, l'*Indomptable* et le *Tyrannicide*<sup>143</sup>. Si Villaret parvient finalement à dégager ses navires de ligne et à se regrouper, il a perdu durant cette journée du 29 mai l'avantage du vent au profit des Britanniques.

C'est durant la période de deux jours sans combat qui suit que se déroule un des événements clés de la bataille de Prairial, généralement mal compris : la jonction de l'escadre de

---

<sup>138</sup> Yves-Joseph de KERGUELEN de TRÉMAREC, *Relation des combats et des événements de la guerre maritime de 1778...*, op. cit., p. 361.

<sup>139</sup> *Ibid.*, p. 357.

<sup>140</sup> Olivier ARANDA, *La bataille de Prairial : le Fleurus de la marine républicaine ?*, op. cit., p. 137-138.

<sup>141</sup> SHD-MV, BB4 38 f°168, lettre de Devillers à ses parents, 27 prairial an II (15 juin 1794).

<sup>142</sup> SHD-MV, BB4 37 f°196.

<sup>143</sup> Pour une explication tactique détaillée et illustrée par des schémas, voir Olivier ARANDA, *La bataille de Prairial : le Fleurus de la marine républicaine ?*, op. cit., p. 143-158.



Nielly avec le reste de l'armée navale de Brest. Un vaisseau de cette escadre, le *Patriote*, avait déjà joint la flotte principale avant le début des combats contre la flotte anglaise<sup>144</sup>. Le matin du 30 mai, le reste de l'escadre, les vaisseaux *Sans-Pareil*, *Trajan* et *Téméraire* rejoignent l'armée navale<sup>145</sup>. Cette jonction peut sembler bienvenue, puisque dans la journée du 29, les vaisseaux *Montagnard* et *Indomptable* ont été séparés du fait de leurs avaries majeures et retournent en France. Elle témoigne de la ténacité de Nielly, qui a su rester à son poste, quand son vis-à-vis britannique, Montagu, retourne rafraîchir\* à Portsmouth durant la période cruciale de la fin mai, alors même qu'il sait la flotte française en mer<sup>146</sup>. Avec cette escadre, l'armée navale de la République retrouve son effectif de 26 navires de ligne. L'historiographie en langue anglaise a généralement interprété cet événement dans un sens positif : ainsi Mahan affirme : « Ces quatre navires prêts au combat remplaçaient les quatre désemparés qui avaient été séparés<sup>147</sup>. »

Pourtant, il s'agit là d'un apport en trompe-l'œil. En effet les vaisseaux de Nielly sont loin d'être opérationnels ; ils sont très durement frappés par la maladie, en l'occurrence le typhus<sup>148</sup>. Cette situation n'est pas spécifique à l'escadre, même si le séjour relativement prolongé en mer (près de deux mois) n'a pas arrangé la situation. En effet, l'escadre de Van Stabel, l'escadre de Cancale et de nombreuses autres unités sont touchées par cette épidémie, attribuée notamment à l'insalubrité des fonds de cale dont le renouvellement n'a pas été fait<sup>149</sup>. Il est probable que l'effondrement de la discipline durant les premières années de la révolution ait contribué à ce désastre sanitaire, bien que les autorités républicaines, loin d'ignorer la situation, aient toujours insisté sur l'importance de l'hygiène à bord<sup>150</sup>. Quoi qu'il en soit, la situation sur les navires de Nielly est dramatique ; c'est bien d'une véritable épidémie dont il est question : le *Trajan* a plus de 80 malades ; le *Sans-Pareil* en compte 150<sup>151</sup>. À l'issue de la bataille de Prairial, le comité de salubrité navale de Brest inspecte le *Patriote* et constate « que l'arrimage\* du vaisseau n'a point été renouvelé

<sup>144</sup> Jeanbon SAINT-ANDRE, *Journal sommaire de la croisière de la flotte de la république*, op. cit., p. 5.

<sup>145</sup> *Ibid.*, p. 21.

<sup>146</sup> Michael DUFFY, « The man who missed the grain convoy: Sir George Montagu and the escape of Vanstabel's convoy from America in 1794 », art. cit., p. 160-161.

\* Il s'agit d'un temps de repos et surtout de ravitaillement en légumes, eau douce, bois à feu, viande fraîche, pain frais, etc.

<sup>147</sup> « *These four fresh ships replaced the four disabled ones that had parted company* » (Alfred T. MAHAN, *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire: 1793-1812, volume 1*, op. cit., p. 135).

<sup>148</sup> SHD-MV, BB1 8 f°03, « Rapport au Comité de salut public sur la maladie épidémique de Philadelphie », germinal an II (mars - avril 1794).

<sup>149</sup> SHD-MV, BB4 34 f°42, lettre de Valteau au Commissaire de la Marine Dalbarade, 14 thermidor an II (1<sup>er</sup> août 1794).

<sup>150</sup> Cette question est discutée en détail dans Olivier ARANDA, « Affreux, sales... et malades ? La campagne navale française du printemps 1794 au prisme de l'hygiène et de la santé. », art. cit.

<sup>151</sup> SHD-MV, BB4 39 f°249, « Procès-verbal de la prise du vaisseau le Sans-Pareil », 13 messidor an II (1<sup>er</sup> juillet 1794).

\* Ce terme désigne l'arrangement de tous les éléments internes au vaisseau.

depuis deux ans, que le vaisseau n'a point fait d'eau et que celle de la sentine n'avait point été renouvelée depuis cette époque [...], que quelques-unes de ces pièces ayant été ventées dernièrement le contremaître de la calle qui faisait cette opération a été asphyxié et sur le point de périr<sup>152</sup> b. Par ailleurs, dans sa quête de captures, l'escadre de Nielly a formé de nombreux équipages de prise qui affaiblissent d'autant ses vaisseaux ; la frégate anglaise *Castor*, notamment, se voit attribuer un équipage de 200 hommes mais est finalement reprise<sup>153</sup>.

En somme, ces vaisseaux sont inaptes au combat, et cela a de lourdes conséquences sur l'affrontement principal, la bataille de Prairial proprement dite, qui a lieu le 1<sup>er</sup> juin 1794. À l'aube, les flottes se découvrent à petite distance et Howe ordonne l'attaque générale de la ligne française, ce qui peut se faire sans difficulté puisqu'il a acquis l'avantage du vent. Beaucoup d'attention a été accordée à la manœuvre choisie par l'amiral britannique, qui comprend pour la première fois une rupture de ligne délibérée, avec passage en poupe de l'adversaire et combat sous le vent<sup>154</sup>. Mais les affrontements individuels ou non qui suivent la manœuvre ont été peu analysés. En entrant dans le détail du combat, il est possible de constater le poids considérable de la présence de navires très affaiblis dans la ligne de bataille française. Il faut tout d'abord croiser deux informations : les positionnements initiaux dans la ligne de bataille et le destin des vaisseaux :

---

<sup>152</sup> SHD-MV, BB4 37 f°217, procès-verbal du comité de santé, 12 messidor an II (30 juin 1794).

<sup>153</sup> SHD-MV, BB4 36 f°148-149, lettre de Nielly au Commissaire de la Marine, 21 messidor an II (9 juillet 1794).

<sup>154</sup> Nicholas A. M. RODGER, *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain, 1649-1815*, op. cit. p. 430.

| Numéro dans la ligne | Navire                   | Escadre       | Statut après la bataille |
|----------------------|--------------------------|---------------|--------------------------|
| 1                    | <i>Convention</i>        | Avant garde   | Peu de dommages          |
| 2                    | <i>Gasparin</i>          | Avant garde   | Maltraité                |
| 3                    | <i>America</i>           | Avant garde   | <b>Capturé</b>           |
| 4                    | <i>Téméraire</i>         | <b>Nielly</b> | Peu de dommages          |
| 5                    | <i>Terrible</i>          | Avant garde   | Démâté                   |
| 6                    | <i>Impétueux</i>         | Avant garde   | <b>Capturé</b>           |
| 7                    | <i>Mucius</i>            | Avant garde   | Démâté                   |
| 8                    | <i>Éole</i>              | Avant garde   | Peu de dommages          |
| 9                    | <i>Tourville</i>         | Avant garde   | Peu de dommages          |
| 10                   | <i>Trajan</i>            | <b>Nielly</b> | Peu de dommages          |
| 11                   | <i>Tyrannicide</i>       | Centre        | À la remorque            |
| 12                   | <i>Juste</i>             | Centre        | <b>Capturé</b>           |
| 13                   | <i>Montagne</i>          | Centre        | Maltraité                |
| 14                   | <i>Jacobin</i>           | Centre        | Maltraité                |
| 15                   | <i>Achille</i>           | Centre        | <b>Capturé</b>           |
| 16                   | <i>Vengeur du Peuple</i> | Centre        | Coulé                    |
| 17                   | <i>Northumberland</i>    | Centre        | <b>Capturé</b>           |
| 18                   | <i>Patriote</i>          | <b>Nielly</b> | Peu de dommages          |
| 19                   | <i>Entreprenant</i>      | Arrière garde | Peu de dommages          |
| 20                   | <i>Neptune</i>           | Arrière garde | Peu de dommages          |
| 21                   | <i>Jemmapes</i>          | Arrière garde | Démâté                   |
| 22                   | <i>Trente et un mai</i>  | Arrière garde | Maltraité                |
| 23                   | <i>Républicain</i>       | Arrière garde | Très maltraité           |
| 24                   | <i>Sans pareil</i>       | <b>Nielly</b> | <b>Capturé</b>           |
| 25                   | <i>Scipion</i>           | Arrière garde | Démâté                   |
| 26                   | <i>Pelletier</i>         | Arrière garde | Peu de dommages          |

Table n°7 : Ligne de bataille française au 1<sup>er</sup> juin et destin des vaisseaux<sup>155</sup>

Premier constat : l'amiral Villaret avait certainement conscience de la grande faiblesse à laquelle la maladie avait réduit les navires de Nielly, car il les a dispersés dans ses escadres, espérant certainement qu'ils seraient soutenus par des navires plus en état de se battre. Il leur a évité aussi tout rôle délicat, comme tête de ligne, serre-file\* ou le plein centre de la ligne, autour du navire amiral, la *Montagne*. Deuxième constat : on repère à deux reprises un schéma, le navire qui précède un vaisseau capturé par l'ennemi est un de ceux de Nielly, ces derniers ayant eux-mêmes très peu de dégâts. Ce fait vient confirmer ce que d'autres témoignages avancent : les vaisseaux de l'escadre

<sup>155</sup> SHD-MV, BB4 37 f°192-193, « Ordre de bataille naturel de l'armée de la République dans le combat du 13 prairial », sans date ; BB4 39 f°296, journal de bord de la frégate *Tamise*.

de Nielly ont assez peu combattu, et se sont rapidement repliés sous le vent de la bataille<sup>156</sup>. En conséquence ils ont libéré un navire anglais, qui a remonté la ligne pour placer entre deux feux le navire suivant qui a logiquement succombé face au surnombre ennemi. Le schéma des duels vaisseau contre vaisseau évoqués par l'historiographie, à l'image de celui du *Vengeur du Peuple* et du *Brunswick*, n'est donc pas le plus fréquent<sup>157</sup>. Les navires de l'escadre de Nielly ne sont pas les seuls à s'être repliés ; mais sur huit navires ayant quitté prématurément la ligne, trois appartiennent à l'escadre de Nielly, auxquels il faut ajouter un autre qui est en remorque d'un navire de cette escadre<sup>158</sup>. Celle-ci est donc responsable de la moitié des ruptures de ligne, alors qu'elle ne pèse que 15 % de la force globale de la flotte (4 navires sur 26). Sur les quatre navires de Nielly, trois quittent leur poste dans la ligne, le quatrième est capturé. Au fur et à mesure de la désagrégation de la ligne française, des supériorités numériques locales apparaissent donc ; le 80 canons *Juste*, notamment, est attaqué au vent et sous le vent par deux vaisseaux à trois ponts : sa reddition dans ce contexte n'est pas étonnante<sup>159</sup>. À cette lumière, il convient aussi de relativiser les explications traditionnelles de la défaite tactique française ; à savoir, l'incurie supposée de la stratégie du Comité de salut public, la mauvaise qualité des officiers, la négligence de l'artillerie<sup>160</sup>.

Sans être le seul élément explicatif de la défaite française, l'état des navires de Nielly constitue donc un élément central du résultat de l'affrontement : six vaisseaux français capturés, et un septième, le *Vengeur du Peuple*, coulé<sup>161</sup>. Ce dernier est submergé au terme d'un affrontement prolongé ; il est à noter qu'il est chevillé en fer, et que la galvanisation probable a sans doute accéléré sa submersion<sup>162</sup>. Sa résistance jusqu'au moment du naufrage lui-même n'est que le plus spectaculaire des nombreux exemples de refus prolongé de reddition dans l'armée navale française ce jour-là ; les Républicains ont donc en partie réussi à changer, sur le plan qualitatif, les modalités du combat naval<sup>163</sup>. Le bilan aurait pu être plus lourd encore car dans l'après-midi, Villaret reconstitue une ligne de bataille solide et parvient à faire extraire de la mêlée plusieurs vaisseaux

<sup>156</sup> Jeanbon SAINT-ANDRÉ, *Journal sommaire de la croisière de la flotte de la république*, op. cit., p. 27.

\* Il s'agit du dernier vaisseau de la ligne de bataille.

<sup>157</sup> Alfred T. MAHAN, *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire: 1793-1812*, volume 1, op. cit., p. 141-142.

<sup>158</sup> Olivier ARANDA, *La bataille de Prairial : le Fleurus de la marine républicaine ?*, op. cit., p. 207.

<sup>159</sup> SHD-MV, BB4 38 f° 179, procès-verbal de la prise du *Juste*, 13 prairial an II (1<sup>er</sup> juin 1794).

<sup>160</sup> Louis Édouard CHEVALIER, *Histoire de la marine française sous la première république*, op. cit., p. 162.

<sup>161</sup> Les vaisseaux capturés sont les 74 *Amérique*, *Impétueux*, *Northumberland*, *Achille*, *Sans-Pareil*, et le 80 *Juste*.

<sup>162</sup> Alain DEMERLIAC, *La marine de la Révolution : nomenclature des navires français de 1792 à 1799*, op. cit., p. 23.

<sup>163</sup> Olivier ARANDA, « Combattre et mourir en républicain sur les mers : la bataille du 13 Prairial an II, au-delà du *Vengeur du Peuple* » dans Walter BRUYERE-OSTELLS, Benoît POUGET et Michel SIGNOLI (dir.), *Des chairs et des larmes : combattre, souffrir, mourir dans les guerres de la Révolution et de l'Empire (1792-1815)*, Aix-en-Provence, PUP, 2020, p. 31 à 42.

démâtés à l'aide de frégates envoyées pour remorquer les unités désemparées<sup>164</sup>. Le combat ne reprend pas dans la suite de la journée. À cet instant néanmoins, si les affrontements entre flottes sont terminés, le sort du convoi de Van Stabel n'est pas encore fixé, et les opérations se poursuivent donc.

*Succès stratégique français, victoire tactique britannique : une conséquence directe des arbitrages des belligérants*

Le lendemain de la bataille, le 2 juin, alors que la flotte française commence à s'éloigner, l'amiral Howe fait un choix lourd de conséquence : il décide de rentrer directement en Angleterre, sans plus se préoccuper du convoi français : « Je me prépare à faire voile pour Spithead, dès que les soins à donner aux vaisseaux capturés pourront le permettre<sup>165</sup>. » Il répond ainsi aux désirs de certains sur la flotte, comme le montre une lettre privée de l'aspirant Peter Heywood se concluant, après un récit de la bataille, par « *Tomorrow I hope we shall start for England*<sup>166</sup> ». Cette décision n'a rien de surprenant, au-delà de la question fréquemment mise en avant de l'âge (68 ans) et de la fatigue de Howe après la bataille : en effet, la flotte a rempli sa mission de recherche du combat qui est d'abord et avant tout la sienne. Si cela constitue un avantage au niveau tactique, chaque navire combattant pour remporter la victoire et non seulement pour faire obstacle à l'adversaire, à l'inverse des Français, il y a un coût stratégique : le désintérêt pour les missions secondaires assignées à la flotte, comme la capture des convois.

Villaret non plus ne s'attarde pas dans les eaux du rendez-vous avec le convoi ; il a en effet cinq vaisseaux démâtés à la remorque, et les navires de ligne qui lui restent, notamment ceux de Nielly, sont dans un état déplorable<sup>167</sup>. Néanmoins, l'objectif stratégique reste au centre des attentions des Français ; le 15 prairial (3 juin) la flotte française reçoit des nouvelles de Van Stabel, par un navire parti le même jour que le convoi<sup>168</sup>. Jeanbon Saint-André en déduit que celui-ci n'est pas loin de l'armée de la République et même de Brest, et espère le trouver à l'ancre à son retour. Il reste pourtant à cette date un obstacle potentiellement formidable à l'arrivée à bon port de la flotte de Van Stabel : les vaisseaux de l'amiral Montagu. Cette escadre s'était rendue le 31 mai à Plymouth ; l'amirauté britannique lui ordonne de repartir à la mer immédiatement pour chercher le convoi français, et lui adjoint quatre autres navires de ligne, portant son effectif à neuf

---

<sup>164</sup> Sturges JACKSON, *Logs of the Great Sea Fights*, London, HardPress, 1899, p. 135.

<sup>165</sup> SHD-MV, BB4 37 f°207, traduction de la lettre de Howe à l'amirauté, 2 juin 1794.

<sup>166</sup> « J'espère que demain nous nous dirigerons vers l'Angleterre » (Andrew DAVID, « The glorious first of june, an account by Peter Heywood » *The Mariner's Mirror*, vol. 64, 1978, p. 361-366).

<sup>167</sup> SHD-MV, BB4 37 f°191, lettre de Villaret au Commissaire de la Marine, 14 prairial an II (2 juin 1794).

<sup>168</sup> Jeanbon SAINT-ANDRÉ, *Journal sommaire de la croisière de la flotte de la république*, op. cit., p.29.

vaisseaux<sup>169</sup>. L'escadre part stationner devant Brest, où elle parvient le 7 juin, de manière à pouvoir intercepter le convoi ; il s'agit aussi de son rendez-vous théorique avec Howe.

À Brest, des forces sont néanmoins disponibles pour s'opposer à cette tentative de blocus. En effet, l'escadre de Cancale a finalement appareillé le 1<sup>er</sup> juin, jour de la bataille, et est parvenue à Brest le 3 juin, non sans avarier le *Nestor*, qui touche en entrant en rade<sup>170</sup>. Prieur de la Marne, nouveau représentant en mission à Brest arrivé le jour du départ de la flotte, ordonne donc à Dorré (en accord avec celui-ci) de ressortir avec les vaisseaux disponibles, mais pas pour attaquer l'adversaire ; il ne s'agit que « d'observer les mouvements des forces ennemies, de protéger la rentrée de nos vaisseaux qui pourraient désespérer, prendre ceux des ennemis qui auraient le même sort, et enfin [protéger] l'entrée de notre convoi<sup>171</sup> ». En somme, il s'agit de s'opposer à l'ennemi sans le détruire, et donc de refaire à l'échelle de l'Iroise la campagne qui vient de se jouer dans l'Atlantique. Cette absence de pugnacité est liée à la stratégie indirecte qui infuse à tous les niveaux de décision, plus qu'au rapport de force ; car si Dorré n'a que sept vaisseaux disponibles contre les neuf vaisseaux à deux ponts (dont un 64) de Montagu, son escadre comprend un trois-ponts et un 80 canons. En effet, à son retour à Brest il s'est adjoint les vaisseaux *Majestueux* et *Caton*, dont l'armement a été achevé postérieurement au départ de Villaret<sup>172</sup>. Finalement, non seulement la sortie de Dorré le 8 juin ne donne pas lieu à un combat, conformément à ses instructions, mais l'escadre rentre même le soir dans l'anse de Bertheaume sans plus tenir la mer. Cet épisode, passé sous silence dans la plupart des récits du fait du manque de sources et de son déroulement postérieur au morceau de bravoure du 13 prairial, est pourtant significatif des impasses de la stratégie indirecte<sup>173</sup>. Une attitude plus affirmée de Dorré aurait pu donner lieu à une victoire française majeure, puisque le lendemain de l'épisode de la sortie de son escadre, le 9 juin, la flotte de Villaret fait son apparition dans l'ouest. Il s'ensuit une chasse de Montagu par l'armée française, vite levée du fait de l'état déplorable de la plupart des bâtiments, et aussi car celle-ci emmène la flotte de la République trop au sud, « ce qui aurait rendu très difficile, par les vents du nord qui régnaient, le retour à Brest de sa flotte avariée<sup>174</sup> ». L'escadre de Montagu a donc

---

<sup>169</sup> Michael DUFFY, « The man who missed the grain convoy: Sir George Montagu and the escape of Vanstabel's convoy from America in 1794 », art. cit., p. 160-161.

<sup>170</sup> Norman HAMPSON, *La stratégie française et britannique pendant la campagne du printemps de l'an II*, op. cit., p. 38.

<sup>171</sup> RACSP, tome 14, p. 207. Lettre de Prieur de la Marne au Comité de salut public, 19 prairial an II (7 juin 1794).

<sup>172</sup> Norman HAMPSON, *La stratégie française et britannique pendant la campagne du printemps de l'an II*, op. cit., p. 38.

<sup>173</sup> En particulier, le carton 36 de la série BB4 du SHD de Vincennes, censé contenir les documents relatifs à l'escadre de Dorré, ne comporte ni sa correspondance ni son journal de bord.

<sup>174</sup> Norman HAMPSON, *La stratégie française et britannique pendant la campagne du printemps de l'an II*, op. cit., p. 39.

manqué d'être prise entre deux feux avec Dorré et peut-être entièrement perdue. Dans ces circonstances, il n'est pas étonnant que cet amiral soit reparti dès que possible en Angleterre ; les reproches qui lui sont faits sur cette partie de la campagne sont en bonne partie exagérés, et marqués par une vision téléologique d'un blocus de Brest effectif dès 1793, ce qui est loin d'être le cas<sup>175</sup>. Tour à tour observé puis chassé par 26 navires de ligne au total, son départ relève de la prudence élémentaire à ce stade de la guerre.

Revenue de sa chasse infructueuse, la flotte de Villaret mouille en rade de Brest le 11 juin<sup>176</sup>. Les vaisseaux débarquent les nombreux blessés et malades, mais la campagne n'est pas terminée : Jeanbon Saint-André et Villaret constatent que le convoi n'est pas encore arrivé et que la présence de l'escadre de Montagu, dont ils ignorent le départ définitif, est un danger. Ils projettent donc avec Prieur de la Marne de rassembler les navires en état de la flotte de Villaret avec ceux venus de Cancale pour chasser cette escadre : « Nous espérons que 12 des vaisseaux arrivés aujourd'hui seront après demain en état de reprendre la mer, réunis aux sept de Doré qui sont aussi à Bertheaume, et à l'Indomptable qui est encore en rade, nous aurons une flotte de 20 vaisseaux brûlant de recommencer le combat<sup>177</sup>. » Là encore, Jeanbon Saint-André montre qu'il est celui qui envisage le plus sereinement la perspective d'une bataille. Cet armement n'est néanmoins finalement pas nécessaire, car dès le lendemain 12 juin, le convoi de Van Stabel est signalé par la tour de Crozon, et mouille finalement dans l'anse de Bertheaume le 13, assurant ainsi le succès stratégique de la campagne côté français<sup>178</sup>. La nouvelle se diffuse à grande vitesse, et Barère prend bien soin, auprès de la Convention, d'insister sur l'arrivée réussie de la « nourriture du peuple » à bord de la flotte de commerce, plutôt que sur la bataille de Prairial elle-même<sup>179</sup>.

En somme dans l'affrontement principal du printemps 1794, chacun des belligérants a obtenu ce qui lui tenait le plus à cœur : une victoire pour les Britanniques, l'arrivée à bon port du convoi côté français. Néanmoins, la difficulté de la stratégie indirecte est illustrée par une forme de résignation à la défaite, tant qu'elle permet de remplir des objectifs stratégiques ; or, la flotte française prend le risque de tomber rapidement à court de vaisseaux à échanger contre des convois. Avec la défaite de Prairial et l'amputation de sept nouveaux navires de ligne, le potentiel de la flotte française se trouve réduit à 51 unités capables de tenir la ligne, malgré l'achèvement du *Jemmapes*

---

<sup>175</sup> Michael DUFFY, « The man who missed the grain convoy: Sir George Montagu and the escape of Vanstabel's convoy from America in 1794 », art. cit., p. 163. Montagu n'est plus jamais employé après cet épisode.

<sup>176</sup> SHD-MV, BB3 51 f°177, Vaultier à la Commission de la Marine, 23 prairial an II (11 juin 1794).

<sup>177</sup> AN, AF II 294, lettre de Prieur de la Marne au Comité de salut public, 21 prairial an II (9 juin 1794).

<sup>178</sup> SHD-MV, BB3 51 f°178, Vaultier à la Commission de la Marine, 23 prairial an II (11 juin 1794)

<sup>179</sup> Léon LÉVY-SCHNEIDER, *Le conventionnel Jeanbon Saint-André*, op. cit., p. 877-878.

et du *Marat* au cours du printemps<sup>180</sup>. Ce déclassement agit de plus comme un engrenage vicieux, car plus l'écart d'effectifs (à présent colossal) entre les belligérants s'accroît, plus la possibilité de revenir à parité par des batailles victorieuses paraît illusoire. Seule l'innovation technique qui permet d'entretenir par la suite l'espoir d'une reprise du combat pour la maîtrise de la mer.

À l'été 1794, la flotte de Brest a des difficultés à armer y compris la quantité limitée de vaisseaux dont elle dispose. Les dix-neuf vaisseaux rescapés de la flotte de Villaret ont compté 443 morts durant la bataille de Prairial, qu'il faut remplacer. L'essentiel des pertes s'est néanmoins concentré, logiquement, sur les navires perdus :

| Morts sur les vaisseaux rentrés à Brest | Morts sur les navires capturés | Morts sur le <i>Vengeur du Peuple</i> | Total |
|-----------------------------------------|--------------------------------|---------------------------------------|-------|
| 443                                     | 698                            | 456                                   | 1 596 |
| 27,9 %                                  | 44 %                           | 28,1 %                                | 100 % |

**Table n°8 : Répartition des morts au combat lors de la bataille de Prairial<sup>181</sup>**

Les vaisseaux rentrés amènent aussi 687 blessés, ce qui donne des pertes d'un peu plus d'un millier d'hommes. Les blessés ne représentent néanmoins qu'une petite partie des indisponibles puisque c'est l'épidémie de typhus en cours qui a le plus lourd effet sur les effectifs<sup>182</sup>. Jeanbon Saint-André justifie d'ailleurs sa lenteur à envoyer un état de situation par « l'affluence des blessés et des malades dans les divers hôpitaux ; lors de la rentrée de l'armée en ce port, [...] il a fallu établir en même temps dix hospices particuliers pour les recevoir<sup>183</sup> ». Villaret lui décrit la situation en ces termes : « Ordonnez des levées pour Brest, citoyens commissaires, l'armée a besoin au moins de cinq mille marins pour se présenter avec avantage devant l'ennemi. La maladie porte principalement sur les meilleurs matelots. Cette classe excédée de fatigue succombe, il n'est pas aujourd'hui un seul vaisseau qui ait cent bons hommes<sup>184</sup> ». De fait, l'état des effectifs trois jours

<sup>180</sup> Voir Annexe 1.4. Les Britanniques ont à cette date 85 vaisseaux de 74 et plus en service actif, plus de nombreux vaisseaux de 50 et 64, des dizaines de coques en attente d'armement, et enfin l'appui des marines espagnole, néerlandaise, portugaise et russe (Jonathan R. DULL, « Why did the revolutionary navy fail? », art. cit., p. 135).

<sup>181</sup> Olivier ARANDA, *La bataille de Prairial : le Fleurus de la marine républicaine ?*, op. cit., p. 237. Les décès comptabilisés sur les navires qui retournent à Brest ont été établis à partir de listes nominatives présentes dans les archives départementales du Finistère (carton 8L 87) ; celles-ci montrent que les capitaines ont souvent surestimé leurs pertes dans leurs propres déclarations.

<sup>182</sup> « Il règne depuis environ deux mois, une espèce d'épidémie presque générale, qui a affligé et afflige encore une grande partie des équipages des vaisseaux de l'armée navale. Cette maladie funeste est connue sous le nom de fièvre de prison, d'hôpital ou de vaisseau. » (SHD-MV, BB4 37 f°289, Rapport de la Commission de la Marine au Comité de salut public, 3 fructidor an II- 20 août 1794).

<sup>183</sup> SHD-Brest, 1<sup>E</sup>546, lettre de Jeanbon Saint-André au Comité de salut public du 26 messidor an II (14 juillet 1794).

<sup>184</sup> SHD-MV, BB4 37 f°216, lettre de Villaret à la Commission de la Marine, 16 messidor an II (4 juillet 1794).



plus tard porte 5 012 marins comme malades<sup>185</sup>. Les besoins indiqués par Villaret sont comblés dans les mois qui suivent, notamment du fait du rétablissement des malades. En effet, le nombre des alités décroît lentement mais régulièrement dans les mois qui suivent :

| Date        | Effectifs théoriques | Effectifs réels | Malades |
|-------------|----------------------|-----------------|---------|
| 4 juillet   | 31 905               | 24 695          | 5 012   |
| 27 juillet  | 32 336               | 24 472          | 4 760   |
| 7 août      | 31 680               | 24 023          | 4 316   |
| 4 septembre | 30 138               | 24 695          | 3 812   |
| 21 octobre  | 34 575               | 30 850          | 3 205   |

**Table n°9 : Situation des effectifs de la marine à Brest à l'été 1794<sup>186</sup>**

Si le nombre de marins disponibles ne décolle pas avant octobre malgré le reflux de la maladie, c'est en partie du fait des décès à l'hôpital, mais aussi parce que les sources présentées ne tiennent pas compte des unités en mer, envoyées avec leurs effectifs au complet. Or les croisières d'unités légères visant le commerce ennemi se multiplient pendant tout l'été, notamment pour former des marins ; car Villaret est exact dans son diagnostic d'un manque de matelots qualifiés (qui correspondent à ceux qui touchent les plus hautes payes sur les états de la marine) :

| Grade               | Effectifs théoriques | Effectifs réels | Manquants |
|---------------------|----------------------|-----------------|-----------|
| Matelot à 33 livres | 4 917                | 1 849           | 3 067     |
| Matelot à 30 livres | 4 687                | 2 923           | 1764      |
| Matelot à 27 livres | 4 594                | 4 619           |           |
| Novice à 24 livres  | 4 534                | 5 025           |           |

**Table n°10 : Effectifs des matelots à Brest le 4 juillet 1794<sup>187</sup>**

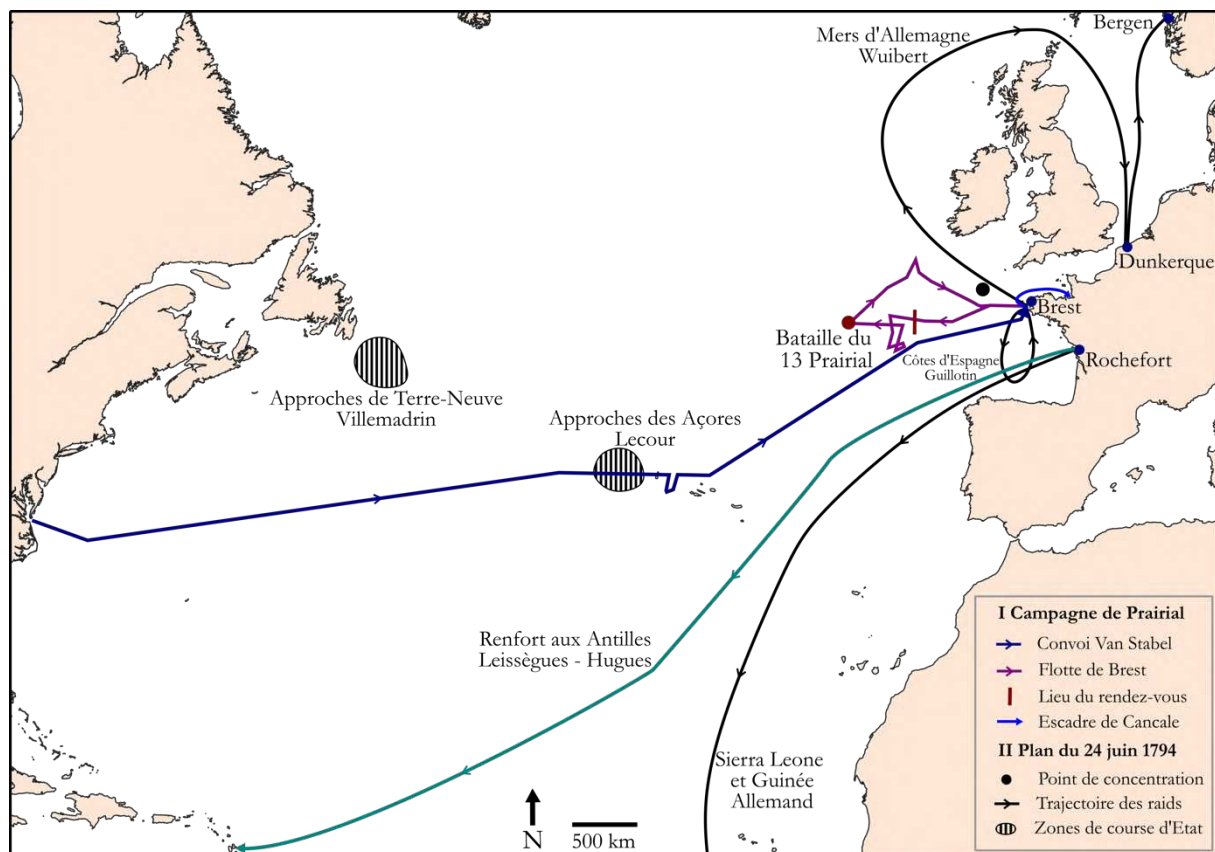
Évidemment, les raids contre le commerce coalisé ne visent pas qu'à amariner\* les novices mais s'inscrivent aussi dans une stratégie indirecte menée à l'échelle de l'Atlantique. Cette campagne majeure de raids sur le commerce ainsi que sur certaines possessions britanniques est largement restée dans l'ombre des événements liés à la campagne de Prairial. Pourtant, le convoi Van Stabel n'est qu'une des opérations françaises qui se déploient dans un cadre militaire atlantique parcouru par les missions de course d'État :

<sup>185</sup> ADF, 8L 87, « État général de la situation des états-majors et équipages [...] formant l'armée navale à l'époque du 19 messidor » (7 juillet 1794).

<sup>186</sup> ADF, 8L 87, états de situation successifs du 16 messidor an II au 30 vendémiaire an III.

<sup>187</sup> *Ibid.*, « État de situation des bâtiments de l'armée navale composée des bâtiments ci-après à l'époque du 19 messidor », 1<sup>er</sup> thermidor an II.

\* Il s'agit d'habituer un homme, un équipage à la mer.



Il convient donc d'accorder une place à ces missions, qui témoignent de la continuité du choix de la stratégie indirecte au sein de la direction de la guerre navale pour la campagne de 1794. Ce qui singularise ces missions au sein de la période c'est leur relatif succès, qui n'est pas limité à l'exemple de la reprise de la Guadeloupe mais comprend aussi l'emploi renouvelé d'escadres légères de raid.

### 3. L'envers de la campagne de Prairial : les succès de la stratégie indirecte à l'été 1794

Parmi les missions remplies par la marine républicaine durant l'année 1794, il convient de souligner celles qui s'inscrivent dans le contexte colonial. En effet, la genèse d'une bonne partie de leur efficacité tient à l'abolition de l'esclavage par la Convention en février 1794, un événement dont les contemporains ont bien conscience de l'importance dans le domaine naval.

<sup>188</sup> SHD-MV, BB<sub>4</sub> 36, 37, 66, 68, 69 ; RACSP, *Suppléments*, vol. 3, p. 222-225. Arrêté secret du Comité de salut public du 6 messidor an II (24 juin 1794).

« C'est aujourd'hui que l'Anglais est mort » ? Usages stratégiques et opérationnels de l'abolition de l'esclavage

Le décret d'abolition du 4 février 1794 a déjà été étudié abondamment, notamment à travers ses conséquences politiques et philosophiques en France et en Europe<sup>189</sup>. Les retombées de cette décision dans les colonies, en particulier dans le domaine économique, ont aussi reçu des éclairages récents<sup>190</sup>. Là encore, c'est le passage atlantique entre ces deux espaces, les réalités maritimes liées à l'abolition de l'esclavage, qu'il convient de faire émerger dans leur spécificité. Difficultés et opportunités militaires navales sont en effet au cœur du processus abolitionniste depuis le départ des députés de Saint-Domingue jusqu'à l'annonce de l'abolition.

À l'été 1793, le parti colonial est parvenu à faire reposer la responsabilité des événements du Cap-Français sur Polverel et Sonthonax, et la situation politique des esclaves se trouve verrouillée de ce fait. Le bouleversement de ce *statu quo* a son origine dans les colonies elles-mêmes, avec l'élection de députés du nord de Saint-Domingue, en septembre 1793, à un moment où l'emprise britannique dans le domaine naval s'accroît dans la région. Les élus sont de trois couleurs ; le noir Jean-Baptiste Belley, le mulâtre Jean-Baptiste Mills et le blanc Louis-Pierre Dufay<sup>191</sup>. Leur traversée de l'Atlantique pour rejoindre Paris témoigne des grandes difficultés des communications françaises à partir des colonies, la station de Saint-Domingue étant dépourvue à cette date de toute unité majeure<sup>192</sup>. Les représentants doivent passer par les États-Unis et plus précisément Philadelphie ; en route, l'un est dépouillé par des corsaires anglais, les autres par des colons et des émigrés français qui constituent la majeure partie de l'équipage de son navire<sup>193</sup>. De Philadelphie, les députés se dirigent vers les ports du nord des États-Unis en décembre 1793. Sans doute pressés par le temps, mais peut-être aussi méfiants vis-à-vis du comportement des équipages de la marine qu'ils ont vus à l'œuvre au Cap, Belley et ses collègues n'ont pas recours aux unités militaires ou au convoi de Van Stabel qui se trouve à l'entrée de la Chesapeake au même moment à une assez petite distance, au sud de Philadelphie. C'est bien vers le nord et New York que les députés se tournent ; dans cette ville, ils décident de se séparer en deux groupes pour leur traversée

---

<sup>189</sup> Frédéric RÉGENT, *La France et ses esclaves*, Paris, Grasset, 2007, p. 242-255 ; Olivier GRENOUILLEAU, *La révolution abolitionniste*, Paris, France, Gallimard, 2017, p. 201-251.

<sup>190</sup> Manuel COVO, *Entrepôt of Revolutions : Saint-Domingue, Commercial Sovereignty, and the French-American Alliance*, *op. cit.*, p. 420-430.

<sup>191</sup> Matthieu CARLOT, « Des chemins périlleux. Le voyage des conventionnels des colonies vers Paris (1793-1794) », *Annales historiques de la Révolution française*, n° 380, 2015/2, p. 8.

<sup>192</sup> Voir *supra* chapitre quatre, 1.

<sup>193</sup> Matthieu CARLOT, « Des chemins périlleux. Le voyage des conventionnels des colonies vers Paris (1793-1794) », *art. cit.*, p. 10-11.

de l'Atlantique afin de diminuer les risques de prise<sup>194</sup>. Néanmoins, aucun des deux groupes n'est capturé dans sa traversée, et le premier, celui de Belley, Mills et Dufay, débarque à Lorient à la fin janvier 1794<sup>195</sup>. Parvenant à surmonter les obstacles du parti colonial, les délégués de Saint-Domingue se présentent à la Convention le 4 février.

Bien que peu évoquée directement, la question du rapport de force naval avec l'Angleterre sous-tend l'ensemble du débat sur l'abolition de l'esclavage qui s'ensuit<sup>196</sup>. Dufay affirme dans son long discours que les événements du Cap sont liés à un complot britannique général, qui visait à ce que la marine à Toulon, Brest et Saint-Domingue fasse défection<sup>197</sup>. Il fustige d'ailleurs Cambis et Sercey, de « l'ancienne marine royale », sans les nommer<sup>198</sup>. La marine n'apparaît donc pas sous son meilleur jour dans ce discours. Mais Danton explicite les atouts de l'abolition dans le domaine colonial et maritime, en affirmant après le vote : « Nous travaillons pour les générations futures, lançons la liberté dans les colonies ; c'est aujourd'hui que l'Anglais est mort. [...] Ne perdons point notre énergie ; lançons nos frégates ; soyons sûrs des bénédictions de l'univers et de la postérité<sup>199</sup>. » Sans équivoque, notamment à travers l'évocation des bâtiments de raid que sont les frégates, Danton inscrit ici l'abolition de l'esclavage dans la lutte maritime et coloniale et même dans la stratégie indirecte. Sans doute pense-t-il à la possibilité de révoltes dans les îles à sucre britanniques ; aux opportunités de former des équipages corsaires avec d'anciens esclaves, mais c'est aussi très probablement, la volonté d'arrêter le commerce de traite ennemi qui occupe l'esprit de Danton, et qui explique cette allusion aux frégates. Certaines transcriptions du discours par la presse incluent d'ailleurs une référence au commerce britannique qui serait en voie d'être anéanti par cette décision<sup>200</sup>. Il n'y a en réalité pas lieu de trancher entre une abolition humaniste et une abolition opportuniste. À l'évidence, les deux se rejoignent pour Danton et les Conventionnels, notamment à travers la lutte contre le commerce de traite, contre lequel un raid est effectivement monté dans les semaines qui suivent.

---

<sup>194</sup> *Ibid.*, p. 12.

<sup>195</sup> Jean-Charles BENZAKEN, « Louis-Pierre Dufay, député abolitionniste et homme d'affaires avisé. Esquisse biographique. », *Annales historiques de la Révolution française*, n°368, 2012/2, p. 63.

<sup>196</sup> Pierre SERNA, « Que s'est-il dit à la Convention les 15, 16 et 17 pluviôse an II ? Ou lorsque la naissance de la citoyenneté universelle provoque l'invention du "crime de lèse-humanité" », *La Révolution française* [En ligne], n°7, 2014, mis en ligne le 03 février 2015, consulté le 28 février 2023, p. 4. URL : <http://journals.openedition.org/lrf/1208>

<sup>197</sup> AP, vol. LXXXIV, p. 281.

<sup>198</sup> *Ibid.*

<sup>199</sup> *Ibid.*, p. 284.

<sup>200</sup> Jean-Daniel PIQUET, « Le discours abolitionniste de Danton (16 pluviôse An II) », *Revue d'histoire et de philosophie religieuses*, 90<sup>e</sup> année, n°3, Juillet-Septembre 2010, p. 357-358.

Au moment où Danton formule sa prophétie d'un anéantissement du domaine colonial britannique par l'abolition de l'esclavage en France, ce scénario semble bien loin de la réalité. Ce sont bien les Français qui sont sur la défensive en ce début d'année 1794, notamment sur le théâtre antillais. En effet, après bien des déboires, l'expédition Grey-Jervis (dont la genèse s'est déroulée à l'automne 1793) est parvenue à la Barbade à la mi-janvier, avec quatre navires de ligne ainsi que de nombreux transports et navires légers<sup>201</sup>. En l'absence de réelle station navale française dans la zone, c'est avec une maîtrise complète de la mer que l'expédition débarque à la Martinique le 5 février. Bien aidés par les relevés détaillés des fortifications françaises fournies par les émigrés, les Britanniques parviennent à s'emparer de l'ensemble des points-clés de la défense dans les semaines qui suivent<sup>202</sup>. Le 25 mars, le Fort-Bourbon se rend, ce qui marque la fin de la résistance, mais les infrastructures navales étaient tombées bien avant cette date<sup>203</sup>. La perte de ce troisième point d'appui en moins d'un an constitue un coup très dur pour la marine française, et sans précédent dans les autres guerres du siècle. Si les installations à Fort-Royal peuvent sembler peu importantes par rapport aux infrastructures européennes, elles sont néanmoins indispensables pour le soutien de navires de ligne dans ces eaux<sup>204</sup>. L'importance de cet établissement et les opérations susceptibles d'y être conduites ont d'ailleurs été revues à la hausse par des travaux récents. Le changement des mâts des navires y est notamment possible, via une certaine improvisation technique<sup>205</sup>. Il convient donc de ne pas sous-estimer le coup qui est porté à la marine française par l'expédition Grey-Jervis, d'autant qu'elle ne s'en tient pas là : durant le mois d'avril, les forces britanniques investissent progressivement Sainte-Lucie et la Guadeloupe<sup>206</sup>.

Cette invasion reçoit néanmoins un coup d'arrêt avec l'arrivée d'une petite flottille sous l'autorité du représentant en mission Victor Hugues en Guadeloupe. Si l'épisode est connu, il convient de le replacer dans son contexte stratégique naval. En effet, l'envoi de 800 hommes dans les Îles du Vent a été décidé le 26 octobre 1793 par le Conseil exécutif, avant l'abolition, et dans le contexte très dégradé de la virée de Galerne<sup>207</sup>. Il faut d'emblée insister sur un point central : les forces tant terrestres que navales envoyées à la Guadeloupe sont infimes. À l'issue de nombreux

---

<sup>201</sup> Michael DUFFY, *Soldiers, Sugar, and Seapower: the British Expeditions to the West Indies and the War Against Revolutionary France*, op. cit., p. 60.

<sup>202</sup> *Ibid.*, p. 67-69.

<sup>203</sup> *Ibid.*, p. 87-88.

<sup>204</sup> Olivier CHALINE, « Peut-on se passer d'arsenal dans une zone d'opérations majeure ? L'armée navale française aux Antilles et en Amérique du nord (1781-1783) », dans Caroline LE MAO (dir.), *Les Arsenaux de la Marine du XVI<sup>e</sup> siècle à nos jours*, op. cit., p. 291-302.

<sup>205</sup> Boris LESUEUR, « L'arsenal introuvable : Fort-Royal (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> s.) », dans Jean-Sébastien GUIBERT, Boris LESUEUR, *Navigations militaires aux Antilles (1620-1820)*, op. cit., p. 81-96.

<sup>206</sup> Michael DUFFY, *Soldiers, Sugar, and Seapower: the British Expeditions to the West Indies and the War Against Revolutionary France*, op. cit., p. 93-95.

<sup>207</sup> RACSP, tome 8, p. 22. Arrêté du Conseil exécutif provisoire du 5 brumaire an II (26 octobre 1793).

changements, ce sont deux frégates (la *Thétis* et la *Pique*), deux flûtes, un navire de commerce et un cotre qui sont retenus pour la traversée<sup>208</sup>. L'espace antillais reste donc totalement secondaire par rapport aux approches atlantiques, c'est-à-dire au convoi Van Stabel et à la Vendée<sup>209</sup>. C'est avec ces quelques unités et soldats que les Comités de gouvernement ont accepté de détourner du théâtre principal que Victor Hugues et les militaires sous son autorité réussissent par la suite à tenir tête et même à repousser en partie des forces considérablement supérieures. L'expédition est donc un modèle d'économie des forces, et les opérations du théâtre antillais dans leur ensemble un des succès majeurs de la marine républicaine. Avec des moyens toujours très chichement comptés par la métropole, les Républicains parviennent à résister par la suite à une autre expédition britannique majeure, celle d'Abercromby-Christian avec 218 navires et 20 000 hommes, en 1796-1797<sup>210</sup>.

Ces échecs britanniques tiennent à deux éléments : l'attrition par la maladie, notamment la fièvre jaune, et l'usage politique de l'abolition de l'esclavage par la France républicaine. En effet, lorsque l'expédition de Victor Hugues quitte son mouillage devant Rochefort le 23 avril 1794, la date avancée a permis au représentant d'inclure l'abolition dans les documents dont il compte faire usage aux colonies, comme il en a reçu l'ordre<sup>211</sup>. Les consignes de Leissègues, qui commande la flottille, sont « d'éviter d'exposer les batimens qui seront sous ton escorte », et même de brûler ses prises, afin d'éviter tout affaiblissement ou distraction<sup>212</sup>. La mission s'inscrit donc dans la stratégie indirecte classique : l'affrontement naval doit être évité. Par chance, lors de son arrivée devant la Guadeloupe le 2 juin, la petite escadre ne rencontre aucun navire ennemi : les Britanniques ne s'attendent pas à l'arrivée de renforts quelques semaines seulement avant la saison des ouragans, qui commence en juillet et rend périlleuse la navigation dans la région<sup>213</sup>. Les retards de l'expédition se transforment en atout : les vaisseaux anglais sont à l'abri à la Martinique. Les unités de Leissègues peuvent donc débarquer leurs hommes, puis se mettre à l'abri dans Pointe-à-Pitre quand le fort Fleur d'épée est repris à l'issue d'une attaque nocturne des Républicains. L'escadre se révèle décisive encore par la suite pour faire échouer les contre-attaques britanniques, en

<sup>208</sup> SHD-MV, BB4 44 f°08, « Instructions pour le citoyen Lesseygues », germinal an II (mars-avril 1794). Le navire de commerce est le *Superbe* appartenant à l'armateur Michaux La Rosière. Son navire fait partie au départ des réquisitionnés pour la descente en Angleterre ; il est indemnisé « après coup en assignats au pair, c'est-à-dire avec rien » (AN, AF III 203 B doss. 931, lettre de Michaux La Rosière au Ministre de la Marine).

<sup>209</sup> Le commandant naval de l'expédition, Leissègues, regrette d'ailleurs explicitement cette affectation secondaire, à laquelle il aurait préféré le navire de ligne le *Jemmapes* (SHD-MV, BB4 44 f°22, lettre de Leissègues au Ministre de la Marine du 20 nivôse an II-9 janvier 1794).

<sup>210</sup> Voir *infra* chapitre sept, 2-3.

<sup>211</sup> Kévin PORCHER, « L'escadre de Leissègues durant la bataille de Pointe-à-Pitre (1794) », dans Jean-Sébastien GUIBERT, Boris LESUEUR, *Navigations militaires aux Antilles (1620-1820)*, op. cit., p. 177.

<sup>212</sup> SHD-MV, BB4 44 f°08, « Instructions pour le citoyen Lesseygues », germinal an II (mars-avril 1794).

<sup>213</sup> Michael DUFFY, *Soldiers, Sugar, and Seapower: the British Expeditions to the West Indies and the War Against Revolutionary France*, op. cit., p. 117-118.

s'embossant devant la ville. Ainsi, son artillerie commande les rues principales du port et permet de repousser l'attaque anglaise majeure du 2 juillet<sup>214</sup>.

Malgré le rôle important de la marine dans la reprise de la Guadeloupe, il n'y a pas de doute sur l'élément principal qui permet de renverser complètement le cours des combats dans l'île : c'est l'abolition de l'esclavage, proclamée par Victor Hugues le 7 juin, et l'enrôlement subséquent de larges bataillons de soldats de couleur pour remplacer les pertes catastrophiques des premiers jours de combat<sup>215</sup>. Dans le domaine maritime, l'expulsion des derniers Anglais de l'île le 11 décembre 1794 ouvre une nouvelle période : de nombreux navires sont armés, notamment par des équipages de couleur, avec pour ordre de s'en prendre au commerce et aux possessions ennemies. En particulier, les officiers de la flottille de Leissègues se recyclent comme commandants de ces unités au statut ambigu, sortes de corsaires d'État<sup>216</sup>. C'est en particulier le cas d'Alexis Baudouin, lieutenant de vaisseau sur la *Thétis*, qui est chargé de nombreuses missions, notamment à Saint-Barthélémy, par Victor Hugues. Néanmoins, cette campagne d'attaque sur le commerce ne prend toute son ampleur qu'à partir de l'année 1795.

Le théâtre antillais n'est pas seul concerné par l'abolition de l'esclavage et ses conséquences militaires. Dans l'arrêté secret du Comité de salut public du 24 juin 1794, qui planifie l'essentiel des opérations de stratégie indirecte pour l'été, un passage est particulièrement notable : « Envoyer à la côte d'Afrique 4 à 5 bâtiments, 1 ou 2 frégates, et le reste en fortes corvettes pour brûler et couler tous les bâtiments anglais employés à faire des esclaves. [...] le dégât que les croiseurs feront à l'ennemi sur les côtes de Guinée est incalculable, les ennemis ayant plus 250 bâtiments employés à ce commerce barbare qu'ils font<sup>217</sup>. » L'irruption d'un propos moral dans un document stratégique est plus qu'inhabituelle, et montre là encore les convictions solides qui sous-tendent l'abolition de l'esclavage et de la traite, qui n'entrent pas en contradiction avec les opportunités militaires qui s'ouvrent par la même occasion. Celles-ci sont évidemment centrales ; en effet la mission avait déjà été envisagée dans le plan de stratégie indirecte de Kerguelen en mars 1793, qui indiquait parmi les missions à effectuer : « En Afrique à la côte de Guinée il faut envoyer un petit vaisseau comme l'expériment, une frégate et une corvette, pour brûler ou enlever tous les bâtiments ennemis qui seraient à la traite et détruire tous les ports<sup>218</sup> » La réalisation de ce projet a attendu

---

<sup>214</sup> Kévin PORCHER, « L'escadre de Leissègues durant la bataille de Pointe-à-Pitre (1794) », art. cit., p. 188.

<sup>215</sup> Frédéric RÉGENT, « Armement des hommes de couleur et liberté aux Antilles : le cas de la Guadeloupe pendant l'Ancien régime et la Révolution », *Annales historiques de la Révolution française*, n°348, 2007, p. 8.

<sup>216</sup> Myriam ALAMKAN, *Vous irez porter le fer et la flamme. Les corsaires français de la Révolution française et du premier empire dans la Caraïbe*, Matoury, Ibis Rouge, 2015, p. 19-23.

<sup>217</sup> RACSP, *Suppléments*, vol. 3, p. 223. Arrêté du Comité de salut public du 6 messidor an II (24 juin 1794).

<sup>218</sup> SHD-MV, BB4 17 f°50, « Précis des opérations maritimes qui peuvent produire de très grands avantages à la République française... », 6 mars 1793.

l'aiguillon supplémentaire de l'abolition ; mais la filiation ne fait pas de doute, puisque c'est bel et bien le vaisseau rasé *Experiment*, associé aux corvettes *Vigilance*, *Liberté*, *Mutine* et *Épervier* qui se charge du raid, sous le commandement du capitaine de vaisseau Allemand<sup>219</sup>. Les documents concernant cette division des côtes occidentales d'Afrique sont clairsemés, mais il est possible de reconstituer l'essentiel. Partie au début septembre 1794 de Rochefort, la division se dirige vers le sud et s'empare de deux négriers anglais, avant d'arriver le 28 septembre devant Freetown au Sierra Leone, fondée seulement deux ans auparavant<sup>220</sup>. Allemand confine les destructions aux seules possessions anglaises, épargnant les colons anciens marrons venus d'Amérique.

L'épisode de cette attaque par une puissance abolitionniste sur un espace théoriquement destiné aux anciens esclaves engendre un affrontement par pamphlets interposés entre les deux rives de la Manche ; les Britanniques accusent la République d'hypocrisie à ce propos, ce qui suscite deux ans plus tard une réponse indignée de l'abbé Grégoire lui-même<sup>221</sup>. Après avoir rafraîchi, la division quitte le Sierra Leone et ravage toutes les possessions anglaises jusqu'à l'actuel Nigeria, et plus précisément Calabar, atteint en janvier 1795 ; elle s'empare de plusieurs dizaines de négriers anglais et portugais<sup>222</sup>. Les esclaves sont mis en liberté à terre et les navires systématiquement brûlés ou coulés, après saisie des biens les plus précieux. Le capitaine Linois, capturé par les Britanniques à l'été 1794 et échangé au début 1795, fait écho à son retour des informations reçues pendant sa période de liberté sur parole en Irlande :

L'expédition du Vaisseau l'*Experiment* a fait le plus grand ravage à la côte de Guinée, il a coulé ou brûlé deux cent dix bâtiments, détruit toutes les embarcations propices à la traite, incendié tous les comptoirs ennemis, démoli toutes les forteresses ; brisé tous les canons, mis en liberté tous les nègres qu'il a trouvé à bord des bâtiments anglais<sup>223</sup>.

La croisière connaît néanmoins des difficultés, notamment dans le domaine sanitaire. La soif engendre aussi des incidents disciplinaires, comme lorsque des marins lèvent les cadenas sur le charnier à eau\* pour s'abreuver librement, le 28 janvier 1795 sur l'*Épervier*<sup>224</sup>. Le 30 mars, la division est à Luango ; elle se rend ensuite à Annobon, avant d'entamer un voyage de retour de

---

<sup>219</sup> SHD-MV, BB4 78 f° 322, « Rapport fait par le citoyen Peponet Enseigne de vaisseau commandant la frégate l'*épervier* », 4 thermidor an III (22 juillet 1795).

<sup>220</sup> William JAMES, *The Naval History of Great Britain, volume 1, op. cit.*, p. 227.

<sup>221</sup> Bernard GAINOT, « L'établissement libre de Sierra Leone, et les projets de *colonisation nouvelle* en Afrique (1783 -1802) », *Cahiers Charles V*, n°46, 2009, p. 71-95 (en particulier p. 72-73).

<sup>222</sup> *Ibid.*, p. 227-228. SHD-MV, BB4 84 f° 81, « Journal de Navigation de Jean Benoît Peponnet », entrée du 27 nivôse an III (16 janvier 1795).

<sup>223</sup> SHD-MV, BB4 68 f° 22, « Rapport fait au vice amiral Villaret Joyeuse commandant l'armée navale de la République par les lieutenants de vaisseau Magendie et Linois », 18 germinal an III (7 avril 1795).

\* Il s'agit d'une espèce de barrique ou espèce de futaille de la forme d'un cône tronqué dans laquelle on met l'eau que l'équipage doit boire chaque jour, lorsqu'on est à la mer.

<sup>224</sup> SHD-MV, BB4 84, « Journal de Navigation de Jean Benoît Peponnet », entrée du 8 au 9 ventôse an III (26-27 janvier 1795).



104 jours jusqu'à Rochefort, où l'escadre parvient le 22 juillet 1795<sup>225</sup>. Devant Rochefort, les unités françaises sont chassées par une division britannique et une des rares prises conservées doit s'échouer sur la côte. Néanmoins, le bilan du raid est évidemment excellent ; Linois dans son rapport prétend qu'il a engendré des faillites en Angleterre, ce qui constitue un leitmotiv des partisans de la stratégie indirecte et doit être pris avec précautions<sup>226</sup>.

Toutes les divisions de raid envoyées durant l'été 1794 n'ont pas autant de succès. Néanmoins, les réussites sont nombreuses et méritent d'être considérées, car elles constituent la substance même de la stratégie indirecte.

### *La stratégie indirecte tous azimuts : le plan du 24 juin 1794 et son exécution*

À la suite de la rentrée du convoi Van Stabel, les bureaux de la Marine procèdent à une remise à plat du plan de campagne naval dans l'Atlantique. Le résultat de ce travail est un long document stratégique daté du 24 juin 1794 (soit un an jour pour jour après le précédent), produit par le Commissariat de la Marine et approuvé par le Comité de salut public<sup>227</sup>. Le plan s'inscrit dans la stratégie indirecte, avec quelques nuances qui témoignent des ambitions maritimes intactes de la République. L'armée navale doit croiser à l'ouvert de la Manche pour s'en prendre au commerce ennemi, sans rechercher l'affrontement dans un premier temps et sans s'éloigner excessivement de Brest. Le point central de la croisière projetée est 49° Nord 10° Ouest. Par ailleurs, quatre croisières de bâtiments légers doivent être réalisées, en sus de celle sur les côtes d'Afrique que nous avons déjà évoquée : une dans les « mers d'Allemagne », (c'est-à-dire Mer du Nord et Baltique), une sur le Cap Clare en Irlande, une autre sur les Açores, et la dernière sur les côtes d'Espagne et du Portugal<sup>228</sup>. Les prises faites à une latitude très septentrionale doivent être envoyées à Bergen en Norvège, plutôt que de risquer un long trajet de retour.

Les dispositions de la marine républicaine ne s'arrêtent pas à ces simples projets de course d'État :

L'exécution de ces dispositions doit nécessairement nécessiter, ou la division dans les forces navales de l'ennemi, ou la ruine de son commerce, dans tous les cas, porter un préjudice considérable à leurs bâtiments de commerce et de pêche. Si l'ennemi ne se divise pas, le soin de l'armée de la République doit être de le tenir en échec pour que les croiseurs fassent leur métier, et que leurs prises arrivent à bon port, et de le combattre si elle trouve la circonstance favorable. Si elle se divise pour aller à la recherche de nos divisions ou escadres légères, celles-ci devront

---

<sup>225</sup> SHD-MV, BB4 78 f° 322, « Rapport fait par le citoyen Peponet Enseigne de vaisseau commandant la frégate l'épervier », 4 thermidor an III (22 juillet 1795).

<sup>226</sup> SHD-MV, BB4 68 f° 22, « Rapport fait au vice amiral Villaret Joyeuse commandant l'armée navale de la République par les lieutenants de vaisseau Magendie et Linois. », 18 germinal an III (7 avril 1795).

<sup>227</sup> RACSP, *Suppléments*, vol. 3, p. 222-225. Arrêté secret du Comité de salut public du 6 messidor an II (24 juin 1794). Cette importante directive stratégique est entièrement reproduite en Annexe n°8.

<sup>228</sup> *Ibid.*, p. 222-223.

être aussitôt prévenues pour qu'elles amusent et attirent l'ennemi au large. Pendant ce temps, les croiseurs épars feront des captures et l'armée française pourra rencontrer et intercepter leurs bâtiments de guerre isolés, ou ceux qui sont par détachement, et combattre avec avantage leur flotte si elle tient la mer<sup>229</sup>.

L'affrontement est donc envisagé assez sérieusement par les bureaux de la Marine, mais seulement dans le cadre d'une circonstance favorable ou d'une nette supériorité numérique française. Il s'agit de diviser la flotte britannique entre les différentes zones de croisières retenues, puis de tomber sur ces unités ou escadres isolées avec toute l'armée navale, fixée à 27 navires de ligne<sup>230</sup>. Les vaisseaux supplémentaires doivent former une escadre légère constituée « des meilleurs voiliers<sup>231</sup> ». Si l'adversaire se refuse à diviser ses navires de ligne, « avec de l'accord et de l'ensemble nous parviendrons à ruiner le commerce des Anglais<sup>232</sup> ».

Ce programme relativement ambitieux souffre néanmoins de plusieurs bémols. Tout d'abord, la moitié ouest de l'Atlantique n'est pas évoquée. Non seulement les Antilles, mais toute l'Amérique du nord ne reçoivent aucun renfort. De fait, après le départ du convoi Van Stabel, cet espace passe sous la maîtrise quasi-complète des Britanniques, seulement entravée par le respect de la neutralité des États-Unis. Un deuxième convoi parti de Philadelphie le 13 juillet 1794 avec les restes de la station française aux États-Unis (notamment la *Concorde*) et 25 navires américains chargés de cargaisons affrétées par la République est interceptée par l'escadre anglaise de l'amiral Murray stationnée dans la région<sup>233</sup>. Treize navires marchands sont capturés et le convoi est dispersé ; l'échec est sévère, même si toutes les unités militaires françaises parviennent finalement à bon port. Deuxième limitation, cette fois en ce qui concerne la partie la plus ambitieuse du programme, consistant à détruire les escadres britanniques isolées : l'interdiction officielle aux responsables de la marine à Brest de faire sortir la flotte sans l'accord du Comité de salut public<sup>234</sup>. Cette disposition apparaît deux jours après la ratification du plan d'opérations, et traduit probablement surtout de la prudence, c'est-à-dire une volonté d'éviter les initiatives opérationnelles hasardeuses, plutôt qu'une méfiance politique envers les officiers. Quoiqu'il en soit, l'autorité civile s'impose ici clairement sur le militaire, mais il ne s'agit que d'une étape de plus

---

<sup>229</sup> *Ibid.*, p. 223.

<sup>230</sup> *Ibid.*

<sup>231</sup> *Ibid.*

<sup>232</sup> SHD-MV, BB4 37 f°38, lettre de Dalbarade à Villaret, 3 thermidor an II (21 juillet 1794).

<sup>233</sup> *Ibid.*, f°223, lettre de Villaret au Commissaire de la Marine, 18 thermidor an II (5 août 1794). Silvia MARZAGALLI, « Le commerce entre la France et les États-Unis, 1793-1815. Le triomphe bordelais », art. cit., p. 151. Peter P. HILL, « Prologue to the Quasi-War: Stresses in Franco-American Commercial Relations, 1793-96 », *The Journal of Modern History*, vol. 49, n°1, 1977, p. 2.

<sup>234</sup> RACSP, *Suppléments*, vol. 3, p. 228. Arrêté secret du Comité de salut public du 8 messidor an II (26 juin 1794). Cet arrêté est de la main de Barère.

dans ces relations qui évoluent de nouveau par la suite. En partie de ce fait, l'armée navale de Brest en tant que telle ne sort pas avant l'hiver, dans un contexte légèrement différent.

Malgré ces limitations notables, l'ambitieux plan de croisière est réalisé pour l'essentiel, avec même certains ajouts, qui viennent d'ailleurs compenser en partie la concentration sur le théâtre européen. Parmi les divergences entre le plan du 24 juin et les réalisations, il faut en effet relever la présence d'une escadre de raid envoyée jusque sur les approches de Terre-Neuve. Celle-ci comprend le vaisseau rasé *Flibustier*, les frégates *Charente* et *Sémillante* (cette dernière poursuit ensuite sur New-York, où elle constitue un maigre remplacement pour la station française d'Amérique du Nord) et les corvettes *Papillon*, *Jean Bart* et *Ringer* (dans le même cas<sup>235</sup>.) La croisière partie le 8 août de Brest fait au total 21 prises majoritairement des terre-neuvas, plus quatre Américains chargés pour des membres de la coalition<sup>236</sup>. Les unités sous le commandement de Villemadrin reviennent le 14 octobre, avec de nombreux malades et le *Flibustier* faisant 17 pouces d'eau par heure ; ce qu'on peut rapprocher de la construction ancienne et surtout chevillée en fer de cet ancien navire de ligne lancé en 1781<sup>237</sup>.

Le plan du 24 juin ne subit pas d'autres modifications et est appliqué sans coup férir. La division de la mer d'Allemagne est envoyée de Brest à Dunkerque en faisant le tour de la Grande-Bretagne par l'Irlande et les Orcades. Composée du vaisseau rasé *Brutus*, des frégates *Tartu*, *Bellone* et *Républicaine* et des corvettes *Naiade*, *Montagne* et *Vengeance*, elle quitte Brest pour les mers du Nord le 4 juillet 1794, sous le commandement du capitaine Wuibert<sup>238</sup>. Durant son trajet, elle fait une dizaine de prises variées : britanniques, néerlandaises et danoises chargées pour l'Angleterre ; celles-ci sont envoyées à Brest, Bergen ou Christiania en fonction de la latitude de capture<sup>239</sup>. Cette traversée emmène la division à Dunkerque le 31 juillet sans plus de difficultés<sup>240</sup>. La continuité des équipages et le long temps de mer dans des conditions difficiles permettent d'enfin former des équipages soudés et disciplinés, comme en témoigne le commandant de la division : « J'ai un fond d'environ 200 hommes qui sont à bord depuis 15 mois, et qui mettent les nouveaux remplacements pour tout au pas. J'ai purgé la frégate depuis que je la commande de deux mauvais sujets, je suis content et très satisfait du reste<sup>241</sup>. » Vers le début septembre la division repart sans le *Brutus*, la *Républicaine* et la *Naiade* sur la mer du Nord, et parvient à Bergen le 4

---

<sup>235</sup> SHD-MV, BB4 68 f° 193, lettre de Villaret au Commissaire de la Marine, 23 vendémiaire an III (14 octobre 1794).

<sup>236</sup> *Ibid.*, f° 194, « Tableau des prises faites par la division de la frégate le *Flibustier* », sans date.

<sup>237</sup> *Ibid.*, f° 193, lettre de Villaret au Commissaire de la Marine, 23 vendémiaire an III (14 octobre 1794).

<sup>238</sup> SHD-MV, BB4 34 f° 10, lettre de Wuibert au Commissaire de la Marine, 15 thermidor an II (2 août 1794).

<sup>239</sup> *Ibid.*, f° 10-11.

<sup>240</sup> *Ibid.*, f° 12, lettre de Wuibert au Commissaire de la Marine, 28 thermidor an II (15 août 1794).

<sup>241</sup> *Ibid.* En creux ce type de réalités vient souligner l'inconvénient des longs séjours au port.

octobre 1794<sup>242</sup>. À cette date, quinze prises sont regroupées dans ce port pour être ensuite destinées vers la France<sup>243</sup>. La maladie touche fortement la division, notamment du fait du climat humide ; le capitaine Wuibert lui-même décède le 20 novembre<sup>244</sup>. Néanmoins, les officiers qui prennent sa suite parviennent à ramener leurs unités et les prises vers la France durant l'hiver 1794-1795, l'essentiel en convoi à Brest, les unités séparées à Dunkerque, Calais et Boulogne<sup>245</sup>.

L'escadre destinée aux Açores est confiée au lieutenant de vaisseau Lecour, avec les frégates *Félicité*, *Méduse*, *Proserpine*, *Fidèle*, et pas moins de six corvettes, à savoir le *Jean Bart*, la *Société populaire*, le *Tigre*, la *Diligente*, le *Voltigeur*, les *Trois Couleurs*<sup>246</sup>. Le départ se fait le 9 septembre 1794 ; le jour-même, la flotte de Howe est signalée devant Brest, ce que confirment les sources britanniques<sup>247</sup>. Celle-ci est composée de 34 vaisseaux de ligne, dont cinq portugais. Cette puissante armée navale a quitté l'Angleterre depuis deux jours et tient la mer jusqu'en décembre. En réaction, Lecour décide de passer par le Raz pour gagner le large, une pratique amenée à se généraliser ; c'est un succès puisqu'il ne rencontre pas l'ennemi<sup>248</sup>. Le journal de bord témoigne néanmoins de la crainte très forte d'un combat inégal, de la part du commandant de l'expédition.

Une vingtaine de jours avant le départ, les représentants Jeanbon Saint-André et Prieur de la Marne étaient montés à bord de chaque unité pour haranguer les équipages et leur remettre trois mois d'avance sur solde<sup>249</sup>. Malgré cette précaution, à l'inverse de Wuibert dans le nord, Lecour rapporte des difficultés avec ses subordonnés : « Les gens de la réquisition montre la plus mauvaise volonté. Aucun ne veut monter en haut malgré la douceur avec laquelle je les ai pris<sup>250</sup>. » Il doit finalement avoir recours à la contrainte, et prend donc des libertés avec la loi : « Les gens de réquisition montrent toujours de la mauvaise volonté [...] n'en pouvant rien tirer je me suis permis de prendre un bout de corde, et d'en donner à trois pour les faire monter, ce remède a opéré au-delà de mes espérances, [...] j'espère que l'on me passera cette infraction à la loi, puisque c'est pour le service<sup>251</sup>. » Les difficultés à maintenir une discipline républicaine se poursuivent donc, malgré la relative reprise en main de l'an II. La croisière en elle-même donne lieu à une dizaine de prises,

---

<sup>242</sup> *Ibid.*, f° 21, lettre de Wuibert au Commissaire de la Marine, 20 vendémiaire an III (11 octobre 1794).

<sup>243</sup> *Ibid.*, f° 23, « Liste des noms des bâtiments du convoi », sans date.

<sup>244</sup> *Ibid.*, f° 25, lettre de Villeneau au Commissaire de la Marine, 2 frimaire an III (22 novembre 1794).

<sup>245</sup> SHD-MV, BB4 69 f° 112, journal de bord de la Bellone, entrée du 5 au 6 ventôse an III (23-24 février 1795). SHD-MV, BB4 66, « Division de la Mer du Nord ». SHD-MV, BB4 67 f° 10, lettre de Dalbarade à Villaret, 4 ventôse an III (22 février 1795).

<sup>246</sup> SHD-MV, BB4 41 f° 56, Journal de la frégate la *Félicité*, 1<sup>er</sup> frimaire an III (21 novembre 1794).

<sup>247</sup> *Ibid.* William JAMES, *The Naval History of Great Britain, volume 1, op. cit.*, p. 182-183.

<sup>248</sup> SHD-MV, BB4 41 f° 64, Journal de la frégate la *Félicité*, 1<sup>er</sup> frimaire an III (21 novembre 1794). Voir *infra* schéma n° 10 pour une présentation des approches de Brest.

<sup>249</sup> *Ibid.*, f° 60. Entrée du 3 fructidor an II (20 août 1794).

<sup>250</sup> *Ibid.*, f° 86. Entrée du 6 vendémiaire an III (27 septembre 1794).

<sup>251</sup> *Ibid.*, f° 98. Entrée du 16 vendémiaire an III (7 octobre 1794).

mais pour l'essentiel pendant les trajets aller et retour ; la station des Açores s'avère donc décevante.

La division envoyée sur les côtes d'Espagne semble n'avoir guère eu plus de succès, et les informations manquent à son sujet. Les frégates *Andromaque* et *Médée* se relayent à ce poste ; la première combat brièvement une division espagnole au large du Pays basque, la seconde accompagne l'avancée des troupes républicaines en Espagne, en relâchant notamment à San Sebastián occupée par la France<sup>252</sup>. Enfin, la station du cap Clare (qui se trouve dans l'ouest de l'Irlande), est confiée aux frégates *Gentille*, *Driade*, *Cocarde* et *Tribune* ; il est notable que cette division n'ait pas rencontré de difficultés majeures au vu de son positionnement dans l'aire d'intérêt immédiate de la *Royal Navy*<sup>253</sup>.

Cette présentation des différents raids durant l'été 1794 est laborieuse, car ces opérations sont similaires et sans grand intérêt militaire. Néanmoins, un tour d'horizon détaillé de celles-ci est ponctuellement nécessaire, car il s'agit de la substance même de la stratégie indirecte, décidée par les autorités politico-militaires. Force est de constater que les attaques sur le commerce ennemi se réalisent sans trop de difficultés et permettent plusieurs dizaines de captures. La course d'État en division semble couronnée de succès, là où les croiseurs solitaires sont fréquemment capturés par l'ennemi, notamment dans la Manche<sup>254</sup>. Il est par ailleurs frappant de constater que ces actions de divisions légères enjambent la césure politique du 9 thermidor. En ce qui concerne la flotte principale, l'épisode laisse en revanche des traces, moins dans le contenu des opérations que dans l'usage qui en est fait.

#### *Réception et usage du 9 thermidor dans la marine à Brest*

Comme pour l'ensemble des événements révolutionnaires de l'année 1794, les ports ne tiennent aucun rôle dans la chute de Robespierre et de ses alliés. La nouvelle arrive à Brest alors que la flotte est encore en train de se réparer à l'issue de la bataille de Prairial, et prend la forme d'une circulaire envoyée par Dalbarade le 14 du même mois (1<sup>er</sup> août 1794), à tous les commandants des armes et amiraux, dont Villaret :

Les conspirateurs qui voulaient établir en France une nouvelle tyrannie et les agents des tyrans étrangers viennent d'être découvert et d'expié leurs crimes sur l'échaffaud. Leur complot avait des branches qui s'étendaient sur toutes les parties de la république sans doute le port de Brest et l'armée navale n'en ont pas été exempts. Je te recommande de redoubler de

---

<sup>252</sup> SHD-MV, BB4 40 f°35-36, « journal de la frégate l'Andromaque », 11 germinal an II (31 mars 1794). *Ibid.*, f°103, lettre de Papin au Commissaire de la Marine, 6 nivôse an III (26 décembre 1794).

<sup>253</sup> SHD-MV, BB4 36 f°190, Journal des signaux du *Zélé*, entrée du 11 vendémiaire an III (2 octobre 1794).

<sup>254</sup> Les pertes s'accroissent durant l'année 1794 ; les frégates *Atalante*, *Castor*, *Engageante*, *Pomone* et *Révolutionnaire* sont capturées par la *Royal Navy*, ainsi que les corvettes *Babet*, *Jacobine* et *Républicain*.

surveillance pour en découvrir les traces. [...] Je compte sur ton zèle et le Comité de salut public partage ma confiance. Tu ne manqueras pas d'y répondre<sup>255</sup>.

La lettre du Commissaire de la Marine laisse clairement entendre que l'équilibre établi à Brest par Jeanbon Saint-André est susceptible d'être remis en question par les événements récents. La réponse de Villaret mérite aussi d'être citée largement :

Je puis t'assurer que la Marine est dans les bons principes, et que l'officier comme le matelot ne connaît que la Convention, à laquelle il est invariablement attaché et non aux individus. Le dernier événement n'a pas produit la plus légère sensation en rade, et l'homme de mer, que tu connais comme moi, est aussi étranger aux factions qu'aux intrigues du sérail de la Porte<sup>256</sup>.

Ce propos est frappant, car pour rassurer Paris sur la loyauté de la flotte, Villaret convoque le registre de la nature spécifique des marins, par essence réfractaires aux intrigues. Il fait donc ressurgir l'idée que la marine constitue un monde à part, régi par ses propres règles, là où l'action du gouvernement révolutionnaire était plutôt d'intégrer cette communauté à la vie politique nationale<sup>257</sup>. Ce *topos* de l'isolement des marins, d'abord géographique et donc *in fine* idéologique, constitue une aubaine pour Villaret, qui peut ainsi signifier que la Révolution dans les ports est terminée et donner à voir son adhésion à l'événement quel qu'il soit. Pourtant, cette idée d'une indifférenciation politique naturelle des marins est battue en brèche par la nouvelle séquence de turbulences politiques qu'engendre le 9 thermidor à Toulon<sup>258</sup>.

Dans les semaines qui suivent, Villaret donne des avis contradictoires sur l'ambiance qui règne dans le port en fonction de ses interlocuteurs. Il écrit d'abord au ministre que la joie renaît dans les équipages ; mais à Jeanbon Saint-André, parti avant le 9 thermidor comme représentant en mission à Toulon, il fait un portrait pathétique du port : « Il faut trancher le mot mon cher Jeanbon, tout va mal ici, et tout empire de jour en jour. Il n'est point de chef qui dans les ateliers comme dans les travaux du port, ne s'aperçoivent d'un changement total, et d'un relâchement épouvantable. La subordination se maintient encore en rade, mais c'est en exerçant plus de punitions dans un jour, que je n'en infligeais dans une décade<sup>259</sup>. » Cet avis reste néanmoins assez isolé, car les sources n'évoquent plus que ponctuellement les questions de discipline par la suite. Une étude détaillée serait nécessaire pour constater si c'est la désertion qui prend le relais des mutineries comme l'avance Nyklas Frykman<sup>260</sup>.

---

<sup>255</sup> SHD-MV, BB4 37 f° 47, « Circulaire envoyée 14 thermidor », 14 thermidor an II (1<sup>er</sup> août 1794).

<sup>256</sup> *Ibid.*, f° 50, extrait d'une lettre de Villaret au Commissaire de la Marine, 18 thermidor an II (5 août 1794).

<sup>257</sup> Hervé DRÉVILLON, Olivier WIEVORKA (dir.), *Histoire militaire de la France, I. Des Mérovingiens au Second Empire*, op. cit., p. 505-506.

<sup>258</sup> Malcolm CROOK, *Toulon in War and Revolution: from the « Ancien régime » to the Restoration*, 1750-1820, op. cit., p. 158-186.

<sup>259</sup> SHD-MV, BB4 37 f° 225, lettre de Villaret à Jeanbon Saint-André, 13 fructidor an II (30 août 1794).

<sup>260</sup> Nyklas FRYKMAN, *The Bloody Flag: Mutiny in the Age of Atlantic Revolution*, op. cit., p. 118.

À l'image du reste du pays, l'imprégnation thermidorienne à Brest s'accroît dans les mois qui suivent l'événement, et en vient à guider même l'analyse des opérations militaires. Celles-ci ne cessent pas, en effet ; le Comité de salut public thermidorien s'inscrit même dans un premier temps dans la continuité des plans d'opérations rédigés jusque-là par les bureaux de la Marine, qui ne sont pas non plus modifiés sensiblement, la continuité étant représentée par Dalbarade. Le 29 août 1794, ce dernier écrit à Villaret : « Il serait bien à propos que six vaisseaux de 74 des meilleurs marcheurs eussent pour six mois de vivre à bord, [...] par là nous aurions des vaisseaux tout prêts à aller faire quelques missions ou coup de main » ; il ne s'agit là que de l'application d'un des éléments du plan du 24 juin<sup>261</sup>. La quantité de vivres évoquée indique l'ambition d'un projet lointain, tel l'expédition indienne, véritable serpent de mer de la période révolutionnaire. Néanmoins, c'est finalement à la chasse aux convois britanniques qu'est consacrée cette escadre. Le 5 septembre, le Comité de salut public ordonne que l'escadre se porte à 200 lieues du Cap Clare, et soit « disposée de manière à voir et reconnaître tout bâtiment qui sera dans le cas de passer entre les 52° et 48° degrés de latitude Nord<sup>262</sup> ». Les unités doivent rester un mois à la recherche de deux convois : l'un arrivant de l'océan Indien, l'autre partant pour les Antilles.

L'escadre, confiée au contre-amiral Nielly, est constituée de 74 canons aux grandes qualités de marche, ce qui n'est pas surprenant, les autorités du port sachant la flotte de Howe à la mer :

| Vaisseau                 | Capitaine   | Date de construction | Qualités de marche                           | « Classe »                         |
|--------------------------|-------------|----------------------|----------------------------------------------|------------------------------------|
| <i>Zélé</i>              | Nielly      | 1763                 | « L'un des meilleurs voiliers de la flotte » |                                    |
| <i>Droits de l'Homme</i> | Trinqualeon | 1794                 |                                              | <i>Tigre</i> (Nouveau modèle 1793) |
| <i>Jean Bart</i>         | Pilet       | 1790                 | « Marche très bien »                         | <i>Téméraire</i> (Modèle 1782)     |
| <i>Nestor</i>            | Monnier     | 1793                 | « Marche bien »                              | <i>Tigre</i> (Nouveau modèle 1793) |
| <i>Tigre</i>             | Matagne     | 1793                 |                                              | <i>Tigre</i> (Nouveau modèle 1793) |
| <i>Marat</i>             | Le Franck   | 1794                 | « Marche supérieure »                        | <i>Tigre</i> (Nouveau modèle 1793) |

Table n° 11 : Escadre de Nielly lors de sa sortie de septembre-octobre 1794<sup>263</sup>

<sup>261</sup> SHD-MV, BB4 37 f°84, lettre du Ministre de la Marine à Villaret, 12 fructidor an II (29 août 1794).

<sup>262</sup> RACSP, *Suppléments*, vol. 3, p. 353. Arrêté secret du Comité de salut public du 19 fructidor an II (5 septembre 1794).

<sup>263</sup> SHD-MV, BB4 36 f°139, « Division commandée par le Contre Amiral Nielly », sans date ; pour les qualités de marche, voir SHD-MV, BB5 6, « Inventaire de l'armée navale », sans date, et SHD-MV, BB4 72 f°177, « Remarques ou devis sur les qualités du vaisseau le Marat », sans date.

Quatre vaisseaux parmi les plus récents de la flotte française ont été retenus : on mesure là l'importance du critère de l'ancienneté. Mais il n'est pas le seul retenu : l'exception du *Zélé* s'explique par ses qualités nautiques remarquables qui ont justifié sa refonte de 1786.

L'escadre de Nielly sort finalement le 11 septembre 1794, soit moins d'une semaine après que l'ordre en a été donné à Paris : on est loin de la paralysie<sup>264</sup>. Les nouveaux représentants du peuple à Brest désignés à la mi-août, Faure et Tréhouart (qui remplacent Prieur de la Marne, resté seul après le départ de Jeanbon Saint-André), assurent le suivi de l'opération pour le Comité de salut public. Lorsqu'ils reçoivent la nouvelle que les unités légères de Nielly ont aperçu la flotte anglaise, ils s'empressent de rassurer les autorités parisiennes en insistant à nouveau sur la question de la vitesse : « Les six vaisseaux ont une marche supérieure. Ils faisaient l'avantage de la grande voile à la frégate, qui cependant a gagné beaucoup les meilleurs voiliers anglais<sup>265</sup>. » Le 2 octobre, Nielly rejoint la station des frégates du cap Clare, déjà évoquée ; ce qui lui assure un renfort d'unités légères pour chasser les marchands dans toutes les directions<sup>266</sup>. L'escadre ne s'empare d'aucun convoi britannique, mais met la main sur une vingtaine de prises isolées ; une est reprise, six sont coulées, douze entrent dans Brest, dont une partie au moment du retour de Nielly le 15 octobre ; les prises restantes sont dirigées vers Lorient<sup>267</sup>.

Les captures ne sont pas le seul intérêt de ce type d'opérations ; comme l'écrivent les représentants en mission à Brest, « nous pensons en outre que ces croisières, courtes et réitérées, en inquiétant infiniment l'ennemi, sont bien nécessaires pour former nos marins de première réquisition et exercer les états-majors qui en ont besoin<sup>268</sup> ». Ce sont donc ces mêmes représentants qui ordonnent quelques jours seulement après le retour de Nielly une nouvelle sortie de l'escadre légère, ce qui montre à nouveau la multiplicité des instances de décision dans la marine républicaine<sup>269</sup>. Le départ a lieu très vite, dès le 25 octobre 1794<sup>270</sup>. Cette précipitation explique probablement la composition de la nouvelle escadre, plus bigarrée que les précédentes ; si l'on trouve les 74 *Jean Bart*, *Droits de l'homme*, *Marat*, *Tigre*, et *Pelletier*, il faut noter la présence d'un navire de 80, le *Caton*, qui est plus surprenante. Le vaisseau sort de refonte, mais se révèle malgré

---

<sup>264</sup> SHD-MV, BB4 36 f°139, « Division commandée par le Contre Amiral Nielly », sans date.

<sup>265</sup> SHD-MV, BB3 61, lettre des représentants à Brest et à Lorient au Comité de salut public, 4<sup>e</sup> complémentaire an II (20 septembre 1794).

<sup>266</sup> SHD-MV, BB4 36 f°195, journal du vaisseau le *Zélé*, entrée du 11 vendémiaire an III (2 octobre 1794).

<sup>267</sup> SHD-MV, BB4 38 f°160, le capitaine de la *Gentille* au Ministre de la Marine, sans date. Sur le retour de Nielly, SHD-MV, BB4 36 f°224, journal du vaisseau le *Zélé*, entrée du 24 vendémiaire an III (15 octobre 1794).

<sup>268</sup> RACSP, tome 17, p. 471, lettre de Faure et Tréhouart au Comité de salut public du 25 vendémiaire an III (16 octobre 1794).

<sup>269</sup> SHD-MV, BB4 36 f°151, lettre de Nielly au Ministre de la Marine, 30 vendémiaire an III (21 octobre 1794).

<sup>270</sup> SHD-MV, BB4 39 f°93, journal de bord du vaisseau le *Pelletier*, entrée du 3 au 4 brumaire an III (24-25 octobre 1794).



tout très peu performant. Après avoir démâté de son mât de hune, celui-ci doit quitter l'escadre le 5 novembre 1794<sup>271</sup>. En dépit de cet événement, cette croisière est la plus performante de toutes celles du début des guerres révolutionnaires. En effet, le lendemain 6 novembre, l'escadre aperçoit au lever du jour deux vaisseaux britanniques, qui sont rapidement pris en chasse<sup>272</sup>. Seul l'*Alexander* de 74, du commodore Rodney-Bligh est pris à l'issue d'une chasse d'une demi-douzaine d'heures vent arrière, sous les bonnettes\*, et d'un bref combat<sup>273</sup>. Son comparse, le *Canada*, chassé par le *Pelletier* et le *Tigre*, parvient à s'échapper après s'être délesté d'une bonne partie de son matériel. Au vu des qualités de marche très faibles de l'*Alexander*, qui sont révélées lors de sa reprise l'année suivante, l'affrontement n'a rien d'un exploit français sur le plan tactique ; il est permis de penser qu'une escadre plus performante se serait emparée des deux vaisseaux<sup>274</sup>. Il n'est néanmoins fait aucune mention de pertes sur les navires de la République, ce qui est cohérent avec un scénario de poursuite, où les combattants tendent à viser les mâtures afin de ralentir l'adversaire. Après ce succès, Nielly ne songe plus qu'à ramener sa prise à Brest, comme l'historique de ses mouvements le montre ; il parvient dans ce port le 9 novembre 1794<sup>275</sup>.

---

<sup>271</sup> *Ibid.*, f°96-97, entrée du 15 au 16 brumaire an III (5-6 novembre 1794).

<sup>272</sup> SHD-MV, BB4 36 f°155, procès-verbal du capitaine Le Franck du *Marat*, 16 brumaire an III (6 novembre 1794).

\* Les bonnettes sont des voiles que l'on peut établir en dehors des vergues, sur des bout-dehors, des deux côtés du vaisseau, quand on est vent arrière ou grand largue.

<sup>273</sup> SHD-MV, BB4 39 f°98-100, journal de bord du vaisseau le *Pelletier*.

<sup>274</sup> SHD-MV, BB4 37 f°240, « Précis des mouvements de la division, relatif à la prise du vaisseau l'*Alexandre* », sans date.

<sup>275</sup> SHD-MV, BB4 39 f°100, journal de bord du vaisseau le *Pelletier*.

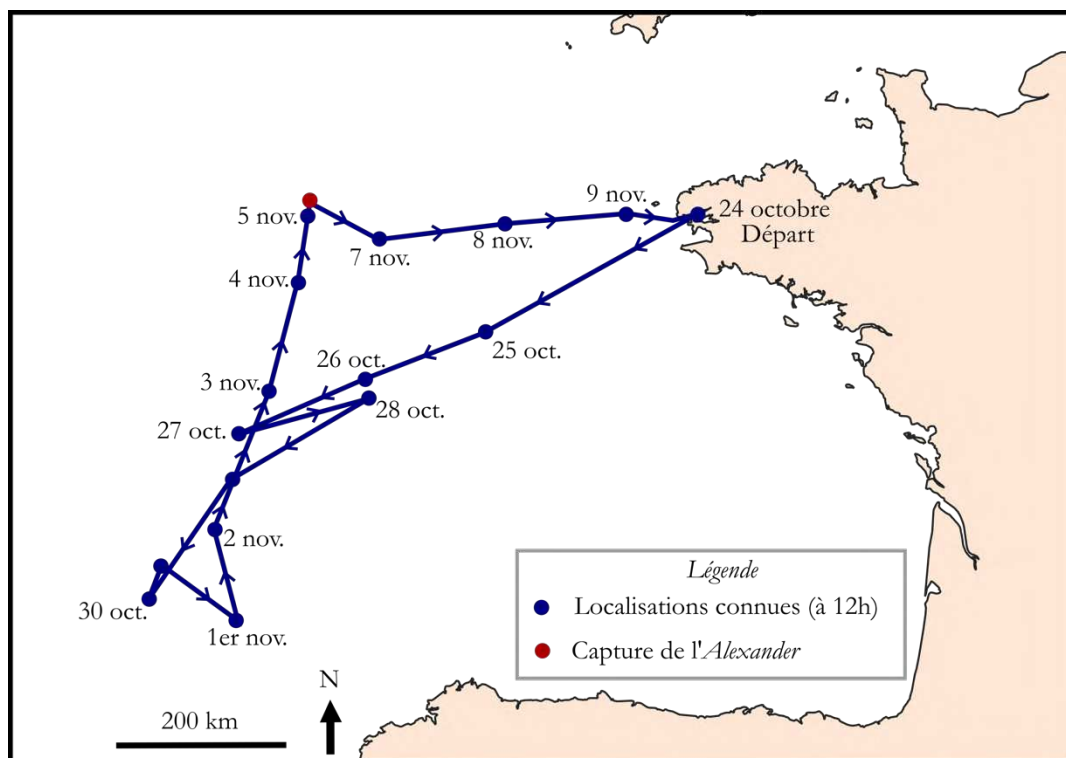


Schéma n° 5 : Seconde croisière de Nielly dans l'Atlantique, octobre-novembre 1794<sup>276</sup>

Ce succès est immédiatement exploité autant que possible, notamment dans une perspective thermidorienne. La prise de l'*Alexander* est annoncée avec une forme de soulagement par les représentants en mission, qui ont enfin un élément pour faire pièce aux succès des armées : « La fortune, qui semblait avoir oublié la seule armée navale de la République, vient enfin de nous donner signe de souvenir : nous avons un beau vaisseau de 74 de plus<sup>277</sup>. » À l'échelle du port, la nouvelle fait aussi l'objet de nombreux usages politiques. Les *Annales Républicaines de Brest*, nouvelle feuille thermidorienne de la ville, rapporte les propos d'un membre de la société populaire de Brest, à l'occasion de la fête qu'elle donne pour l'amiral Nielly : « Citoyens, la victoire n'attendait, pour rentrer dans nos murs, que l'instant où le crime en aurait disparu<sup>278</sup>. » Lors d'une cérémonie sur le navire amiral, Villaret et Nielly annoncent que les marins de l'escadre font don du vaisseau à la République, c'est-à-dire qu'ils renoncent à leurs parts de prises le concernant ; ils

<sup>276</sup> *Ibid.*, f°93-100.

<sup>277</sup> RACSP, tome 18, p. 57. Lettre d'Amable Faure au Comité de salut public du 19 brumaire an III (9 novembre 1794).

<sup>278</sup> *L'Ami des principes, ou annales républicaines de Brest*, n°1, 1<sup>er</sup> frimaire an III (21 novembre 1794), p. 7.

soulignent aussi que c'est le premier navire de ligne anglais pris depuis près d'un siècle<sup>279</sup>. Le pavillon de l'*Alexander* part orner les voûtes de la Convention, qui vote la mention honorable<sup>280</sup>.

En somme, dans les ports de l'Atlantique, un certain optimisme naval (lié aussi aux importants succès terrestres) se mêle aux mutations conséquentes au 9 thermidor<sup>281</sup>. Ces dernières portent une nouvelle fois sur l'onomastique ; Jeanbon Saint-André, à Toulon, choisit prudemment des noms relevant d'un républicanisme consensuel lors des attributions aux vaisseaux en construction, en octobre 1794 ; avec notamment le *Jean-Jacques Rousseau* ou le *Spartiate*<sup>282</sup>. Surtout, les navires renvoyant spécifiquement à la période précédente sont rebaptisés : « Les mots sont parmi les peuples les thermomètres de l'opinion. Le vaisseau le Jacobin a abandonné son nom pour prendre celui de 9 thermidor », relève ainsi le *Journal de Perlet* en janvier 1795<sup>283</sup>. L'optimisme stratégique semble s'emparer aussi des sphères supérieures de la marine ; en effet, fondant leurs espoirs sur les innovations d'obus développées à Meudon, Comité de salut public et bureaux de la Marine n'ambitionnent rien de moins que la maîtrise de la mer pour la campagne suivante.

---

<sup>279</sup> SHD-MV, BB4 37 f° 138, lettre de la Commission de la Marine à au Comité de salut public, 10 frimaire an III (30 novembre 1794). RACSP, tome 18, p. 127-128. Lettre d'Amable Faure à la Convention nationale du 23 brumaire an III (13 novembre 1794).

<sup>280</sup> « Décret portant mention honorable du don fait à la nation par les braves marins de l'armée navale de Brest », RLMC, tome 5, p. 92.

<sup>281</sup> Le *Prospectus* de *L'Ami des principes, ou annales républicaines de Brest*, annonce par exemple : « Les actions héroïques de nos braves marins trop souvent perdus dans le silence et dans l'oubli, y seront recueillis soigneusement. [...] commandans des vaisseaux de l'État [...] vous vous empresserez certainement d'enrichir ces annales, de tous les faits qui peuvent illustrer la marine française. »

<sup>282</sup> SHD-MV, BB1 8 f° 136, rapport du 14 vendémiaire an III (5 octobre 1794).

<sup>283</sup> *Journal de Perlet*, n° 831, 3 janvier 1795, p. 8. La *Montagne* prend par ailleurs au printemps 1795, c'est-à-dire à une date avancée, le nom de *Peuple*.

## L'ambition de la maîtrise de la mer par la technique

Dans son *Histoire de la marine de guerre française*, Rémi Monaque présente en ces termes la période qui suit la chute de Robespierre : « Les événements de Thermidor semblent, pendant plusieurs mois, avoir détourné de la marine l'attention du Comité de salut public. Ce n'est qu'à la fin de l'année 1794 que le gouvernement s'avise que l'escadre de Brest, qui a tant bien que mal réparé ses avaries, reste au port sans qu'aucune mission lui ait été assignée<sup>1</sup>. » Ce jugement s'inscrit dans la continuité de l'historiographie particulièrement critique de la période révolutionnaire en général ; mais il est plus surprenant de constater qu'il semble faire écho à celui de Léon Lévy-Schneider : « L'assemblée conventionnelle [...] retournant à ses divisions oublia complètement les destinées maritimes de la France<sup>2</sup>. » En réalité, ce verdict confond l'action de la Convention et du Comité de salut public avec l'intérêt des historiens ; si ce dernier s'évapore en effet après la chute de Robespierre, le gouvernement révolutionnaire redouble en réalité d'activité à l'automne 1794.

C'est en effet pendant cette période que le Comité de salut public, mené par Carnot et Guyton-Morveau, et en lien avec Jeanbon Saint-André, organise une vaste opération dont le but est d'acquérir la maîtrise de la mer par la bataille décisive, d'abord en Méditerranée puis sur le théâtre maritime en général. Durant l'année 1794 divers indices, notamment le volontarisme de Jeanbon Saint-André, avaient pointé dans la direction d'une stratégie maritime plus ambitieuse de la part de la République. Néanmoins, cette stratégie directe, qui correspond pour l'essentiel à celle prescrite par Mahan au XIX<sup>e</sup> siècle, constitue une rupture majeure non seulement avec les deux premières années du conflit naval révolutionnaire, mais avec la culture stratégique maritime française du XVIII<sup>e</sup> siècle en général, et il convient donc d'en souligner l'importance<sup>3</sup>. Si cette rupture coïncide dans le temps avec les bouleversements de la chute de Robespierre, les liens entre

<sup>1</sup> Rémi MONAQUE, *Une histoire de la marine de guerre française*, op. cit., p. 231-232.

<sup>2</sup> Léon LÉVY-SCHNEIDER, *Le conventionnel Jeanbon Saint-André*, op. cit., p. 951.

<sup>3</sup> Quelques précédents de recherche délibérée de la maîtrise de la mer existent néanmoins (sans être articulés à une dimension technique, en revanche). Ainsi au début de la guerre de Succession d'Autriche, en ce qui concerne le combat de Toulon en février 1744, la mission assignée à Court de La Bruyère est explicitement la destruction complète de l'escadre ennemie, si possible au mouillage des îles d'Hyères qu'il doit attaquer par surprise avec les Espagnols (Pierre LE BOT, *La première marine de Louis XV : une expérience fondatrice (1715-1745)*, Thèse de doctorat sous la direction d'Olivier CHALINE, Sorbonne-Université, 2021, p. 91, 103).

les deux événements sont tenus, notamment du fait du rôle toujours important de Dalbarade et de Jeanbon Saint-André, tous deux issus de la période précédente. En réalité, le moment décisif de la période est celui de l'expérience des obus explosifs à Meudon en octobre 1794, par laquelle nous avons ouvert ce travail. En effet, l'ambition française de la maîtrise de la mer pour la campagne de 1795 est fondée sur la mise au point de munitions innovantes, incendiaires et surtout explosives. Or, leur genèse date là aussi de bien avant le 9 thermidor, et c'est par cette ambition technique fondamentale et pourtant passée largement inaperçue qu'il faut commencer.

## **I. L'innovation technique comme solution au rapport de force naval**

La mobilisation des savants au service de la République, notamment en l'an II, a reçu depuis longtemps l'attention des historiens. En particulier, les inventions de procédés chimiques ou les compagnies d'aérostiers sont bien connus<sup>4</sup>. Cet intérêt est notamment lié à l'idée que la République, régime fondé sur l'idée de progrès, doit s'appuyer sur les sciences pour vaincre. Néanmoins, la déclinaison navale de ces innovations, et leur intégration à la stratégie française n'ont reçu qu'une attention très limitée. On mesure là l'ampleur du désintérêt pour l'historiographie maritime et surtout son cloisonnement, puisque cet oubli est contre-intuitif ; en effet, dans le domaine naval, l'innovation technique est susceptible d'être encore plus essentielle qu'à terre car elle constitue pour la France une solution au déséquilibre massif du rapport de force en termes de vaisseaux. Or, s'il existe quelques travaux sur l'invention des obus de marine pendant la Révolution, aucun n'articule cette innovation au renversement de paradigme stratégique qu'ils entraînent dans le domaine naval<sup>5</sup>. Une étude stratégique et opérationnelle permet de montrer à quel point les innovations en matière d'armement ont été pendant quelques mois au cœur de la vie de la marine française.

Avant d'accéder à cette centralité, les obus et boulets incendiaires ont néanmoins eu une genèse complexe ; ils s'inscrivent dans une quête de l'« arme miracle » relativement nouvelle, mais dont l'inspiration puise fréquemment à des techniques connues sous l'Ancien Régime. Par ailleurs, ces armes participent d'une série d'innovations qui comprend d'autres projets, comme la

---

<sup>4</sup> Charles Coulston GILLISPIE, « Scientists at war », dans *Science and Polity in France: the End of the Old Regime*, Princeton, Princeton University Press, 2004, p. 339-444.

<sup>5</sup> Patrice BRET, « Du boulet incendiaire à l'obus de marine », dans *L'État, l'armée, la science : L'invention de la recherche publique en France (1763-1830)*, op. cit., p. 287-319. Charles C. GILLISPIE, « *Science and Secret Weapons Development in Revolutionary France, 1792-1804: A Documentary History* », *Historical Studies in the Physical and Biological Sciences*, 1992, vol. 23, n°1, 1992, p. 35-152.

systématisation de l'emploi des boulets rouges à bord, c'est-à-dire chauffés par un fourneau embarqué sur les navires.

*Filiation de l'innovation navale et premières tentatives révolutionnaires : la part du feu*

Le rêve d'une arme susceptible de réduire à néant la supériorité numérique britannique court en France durant toute la période où la Grande-Bretagne est considérée comme l'adversaire probable dans le domaine maritime, c'est-à-dire non seulement pendant la seconde modernité dans son ensemble mais jusqu'à l'alliance avec le Royaume-Uni à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, ce qui inclut la période de la Jeune École. Certains auteurs font même de la recherche de l'innovation de rupture, du « salut par la technique<sup>6</sup> » une caractéristique essentielle de la recherche militaire française, comme l'amiral Daveluy : « Notre génie national nous pousse à rechercher des moyens nouveaux plutôt qu'à perfectionner ceux que nous avons<sup>7</sup>. » Plus simplement, il est logique que la recherche de moyens radicalement neufs de faire la guerre revienne au belligérant le plus faible, qui est en quête de l'effet niveleur de la technologie.

Ce sont les armes incendiaires qui concentrent l'essentiel de ces rêves d'arme décisive au XVIII<sup>e</sup> siècle. Chaque marin est en effet dans une position privilégiée pour constater le danger que représente le feu dans un navire constitué de bois, et qui regorge surtout de goudron pour les cordages ou encore d'étoupe\*, éléments bien plus susceptibles d'inflammation<sup>8</sup>. Si l'avènement du combat en ligne de file met fin à la plupart des emplois concrets d'incendiaires, comme les flèches ou pot à feu, la mémoire de ce type d'armes se transmet, notamment à travers l'une d'entre elles : le brûlot, qui ne cesse d'être employé durant le siècle<sup>9</sup>. Comme l'indique Patrice Bret, ce point vient nuancer fortement l'idée d'un réel tabou moral autour des armes incendiaires durant cette période, thématique que l'on retrouve fréquemment dans les sources, mais qui semble être purement rhétorique<sup>10</sup>. En effet, de 1780 à 1783, un projet de boulets incendiaires prend forme autour de Louis-Alexandre Cassier de Bellegarde, mais les projectiles sont encore fragiles et

---

<sup>6</sup> L'expression est de Michel DEPEYRE, *Tactiques et stratégies navales : de la France et du Royaume-Uni de 1690 à 1815*, op. cit., p. 398.

<sup>7</sup> René DAVELUY, *L'esprit de la Guerre navale, II, la tactique*, Paris, Berger-Levrault, 1909, p. 25.

<sup>8</sup> Alexandre JUBELIN, « Le feu et l'eau : peur et obsession de l'incendie en mer dans l'Atlantique du début de l'époque moderne », *Revue d'histoire maritime*, n°25, 2018, p. 160-161.

\* L'étoupe désigne des fibres de chanvre, généralement issues de cordages usagés, qui servent à calfeutrer les coques, c'est-à-dire à les rendre étanches.

<sup>9</sup> *Ibid.*, p. 167-168.

<sup>10</sup> Patrice BRET, *L'État, l'armée, la science : L'invention de la recherche publique en France (1763-1830)*, op. cit., p. 289.

doivent être tirés très près de leur cible<sup>11</sup>. Cette invention dans le domaine maritime est néanmoins prise très au sérieux dans les bureaux de la Marine, avant même l'entrée en guerre. Bertrand de Molleville, notamment, rapporte dans ses mémoires la scène suivante, qui se déroule au moment où il devient ministre de la Marine en mai 1791. Son prédécesseur, Thévenard, lui remet :

Un petit paquet, fermé par cinq ou six cachets qui, depuis le ministère du maréchal de Castries avait été transmis par succession à tous les ministres de la marine ; il portait pour inscription : *à ouvrir seulement en temps de guerre*. M. Thévenard me dit en me le remettant, qu'il croyait que ce paquet renfermait le secret d'un moyen inventé par M. de Bellegarde pour mettre le feu aux vaisseaux ennemis<sup>12</sup>.

Avec les débuts de la guerre navale à un moment où un homme de science, Monge, est ministre et où l'on trouve par la suite Guyton-Morveau dans le Comité de salut public, il n'est pas étonnant que cette question des innovations militaires soit revenue sur le devant de la scène<sup>13</sup>. Ces deux acteurs ont d'ailleurs un rôle qui débord largement de leurs attributions institutionnelles, notamment par leur réseau scientifique<sup>14</sup>. Néanmoins, des projets émanent aussi d'autres individualités : c'est notamment le cas en ce qui concerne l'usage embarqué des boulets rouges, qui est un premier choix politico-militaire important en matière d'armements. Carnot propose pour la première fois l'emploi de fourneaux à réverbère\* embarqués, destinés à rougir les boulets, sur des tartanes\* employées au siège de Toulon en octobre 1793<sup>15</sup>. Durant l'hiver de l'an II, l'idée reçoit brusquement une application généralisée, puisque le Comité de salut public ordonne l'installation d'un fourneau à rougir les boulets sur tous les vaisseaux et toutes les frégates de la flotte<sup>16</sup>. Ces fourneaux d'une facture nouvelle ont été proposés par le lieutenant de marine Castaignier, qui reçoit pour cette invention 4 000 livres de récompense<sup>17</sup>. Carnot et Barère, qui rédigent les arrêtés concernés, sont les individus qui agissent en faveur de cette innovation, avec

---

<sup>11</sup> *Ibid.*, p. 290-291.

<sup>12</sup> Antoine-François BERTRAND de MOLLEVILLE, *Mémoires secrets pour servir à l'histoire de la dernière année du règne de Louis XVI, roi de France, tome 1*, Londres, Strahan et Cadell, 1797, p. 189.

<sup>13</sup> Patrice BRET, « Guyton de Morveau, la Révolution avec bonhomie ? », *Annales historiques de la Révolution française*, n° 383, 2016/1, p. 39.

<sup>14</sup> Patrice BRET, *L'État, l'armée, la science : L'invention de la recherche publique en France (1763-1830)*, *op. cit.*, p. 85.

\* Un four à réverbère voit la chaleur qu'il produit renvoyée par sa voûte vers une zone séparée physiquement de celle où se produit la combustion. (Denis DIDEROT et Jean LE ROND d'ALEMBERT, *Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers. Tome VII*, Paris, Briasson, David, Le Breton, Durand, 1757, p. 234.)

\* Il s'agit d'une barque employée en Méditerranée qui porte une voile latine.

<sup>15</sup> RACSP, tome 8, p. 359. Arrêté du 22 brumaire an II (12 novembre 1793).

<sup>16</sup> « Le Comité de salut public arrête que, sous 10 jours après la réception du présent arrêté, il sera établi à bord de tous les vaisseaux et frégates qui se trouvent armés et en armement à Brest, des fourneaux à rougir les boulets ; arrête encore que le ministre de la Marine donnera les ordres nécessaires pour l'exécution » (RACSP, *Suppléments*, vol. 4, p. 471, arrêté du 23 ventôse an II-13 mars 1794).

<sup>17</sup> RACSP, *Suppléments*, vol. 3, p. 280. Arrêté du 29 messidor an II (17 juillet 1794).

l'appui de Dalbarade<sup>18</sup>. Des moyens considérables sont consacrés à l'installation de ces fourneaux, qui se poursuit jusqu'à l'été 1794<sup>19</sup>. Trouver un emplacement sur les navires s'avère difficile ; sur la corvette l'*Inconnue*, il est placé « à l'entrepont entre le grand panot et le panot d'en avant<sup>20</sup> ».

À l'époque de la Révolution, la technique des boulets rougis au feu est maîtrisée de longue date ; mais elle n'est employée qu'à terre, dans les batteries côtières. En effet, dans un environnement stable et non inflammable, il s'agit d'un apport considérable à la puissance de destruction des pièces défendant les places et rades. Néanmoins leur emploi pose problème dans un environnement mouvant, complexe et inflammable qui est celui du navire. De fait, l'installation de fourneaux à rougir les boulets se révèle être un échec complet. Jeanbon Saint-André est entièrement opposé au projet et pose à cette occasion un diagnostic qui démontre son sens marin, nié par une bonne partie de l'historiographie :

Quant aux fourneaux en eux même, je persiste à croire [...] que c'est un des mille projets extravagants dont on va étourdir les oreilles du Comité de salut public [...] Le ministre dit que l'expérience en a été faite : cela n'est pas exact. [...] Ont-ils fait usage de leur machine contre l'ennemi, avec le roulis, le tangage, et les mouvements de la manœuvre<sup>21</sup> ?

Dans les conditions réelles de la mer, le maniement d'un objet brûlant est extrêmement complexe, et susceptible de présenter plus de danger pour le navire tireur que pour sa cible. De plus, comme le relève Jeanbon Saint-André, il y a un paradoxe à allumer un feu très puissant à bord au moment de la préparation du combat, moment consacré par ailleurs à l'extinction de la moindre flamme, fût-elle celle d'une lanterne couverte<sup>22</sup>.

La suite des événements ne tarde pas à donner raison à Jeanbon Saint-André. Les fourneaux, construits le plus rapidement possible, se révèlent fragiles ; celui de la *Félicité* est détruit dans un grain : « Un fourneau de cette grandeur et fait pour avoir un feu très vif n'était bâti qu'avec de la terre franche, et n'était seulement pas crépi de chaux en dedans<sup>23</sup>. » Lors de la bataille de Prairial, l'emploi des boulets rouges n'a aucun effet sur la flotte anglaise ; les rares projectiles qui touchent au but sont évacués rapidement par les équipages britanniques (par exemple au moyen

---

<sup>18</sup> Henri ORTHOLAN, *L'amiral Villaret-Joyeuse : des Antilles à Venise, 1747-1812*, Paris, Giovanangeli, 2005, p. 131. Léon LÉVY-SCHNEIDER, *Le conventionnel Jeanbon Saint-André, op. cit.*, p. 878.

<sup>19</sup> Début août 1794, tous les vaisseaux sont pourvus d'un fourneau. (RACSP, tome 15, p. 641. Lettre de Prieur de la Marne au Comité de salut public, 16 thermidor an II-3 août 1794).

<sup>20</sup> SHD-MV, BB4 33 f°92, lettre de Dubart au Ministre de la Marine, 1<sup>er</sup> germinal an II (21 mars 1794).

<sup>21</sup> AN, AF II 294, lettre de Jeanbon Saint-André au Comité de salut public, 28 ventôse an II (18 mars 1794). L'accusation d'incompétence envers Jeanbon Saint-André, fondée sur une lecture trop littérale de ses discours à la Convention, se retrouve y compris dans des publications récentes comme Gilbert BODINIER, « La républicanisation de la marine en l'an I et en l'an II », dans Michel BIARD, Annie CRÉPIN, Bernard GAINOT (dir.), *La plume et le sabre. Hommages offerts à Jean-Paul Bertaud*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2002, p. 257.

<sup>22</sup> *Ibid.*

<sup>23</sup> SHD-MV, BB4 41 f°104, journal de bord de la frégate *Félicité*, entrée du 19 vendémiaire an III (10 octobre 1794).



d'un porte-voix<sup>24</sup>). En revanche, ils ralentissent considérablement le feu français ; en effet, le tir de boulets rouges sur des pièces embarquées suppose de nombreuses étapes complexes pour rester relativement sécurisé. Le processus implique non seulement l'extraction laborieuse des boulets rouges du fourneau, mais aussi l'emploi de terre glaise comme valet\* pour isoler le boulet de la poudre dans le canon et ainsi éviter une mise à feu immédiate et involontaire<sup>25</sup>. Malgré les précautions prises, des incidents ont lieu ; ainsi un officier de l'*Impétueux* rapporte-t-il : « À 11h on me héla d'en bas que le feu était à bord en quatre endroits, mis par des boulets rouges<sup>26</sup>. » Certains officiers saisissent la première possibilité de se débarrasser de cette source potentielle d'incendie : Moreau, officier sur le *Scipion*, témoigne ainsi : « À l'égard du fourneau, quand notre mât de misaine a tombé, notre fourneau ne pouvant plus servir, [...] et de crainte qu'il ne mît le feu à bord du vaisseau, on a voulu le démolir mais je n'ai point voulu qu'on le fasse sans que notre capitaine n'en fût consentant<sup>27</sup>. » Seul le capitaine du *Brave* affirme que « les boulets rouges vont fort bien [...] le service s'en fait avec assurance et rapidité du moins à bord du brave<sup>28</sup> » ; témoignage qui concède néanmoins la difficulté qui existe sur d'autres unités et qui paraît donc surtout motivé par la volonté de se mettre en avant de la part de l'officier commandant.

La volonté d'employer les boulets rouges à bord des unités se solde donc par un échec. Il faut toutefois noter qu'il s'agit moins d'une invention, qui se limite en réalité au nouveau modèle de fourneau, que de la réalisation d'un emploi en mer des boulets rouges qui avait été envisagé de longue date. Si le Comité de salut public fait erreur dans son choix, il le fait en manifestant une remarquable volonté d'imposer d'en haut un changement des pratiques militaires, par la technique. Cette volonté tenace, appliquée au choix plus pertinent d'armes véritablement nouvelles comme les boulets incendiaires et les obus, passe très près de changer radicalement le cours de la guerre navale.

---

<sup>24</sup> Oliver WARNER, *The glorious First of June, op. cit.*, p. 128.

\* Fréquemment appelés bourre, les valets sont traditionnellement constitués d'une pelote de fils carets servant à retenir la charge dans le canon.

<sup>25</sup> SHD-MV, BB3 61 f°92-94, *Instruction sur le service des fourneaux à rougir les boulets*, [imprimé], Brest, Gauchlet, 1794.

<sup>26</sup> SHD-MV, BB4 38 f°163, « Rapport du Lieutenant de vaisseau Teillard chargé du détail sur le vaisseau l'*Impétueux* sur le combat soutenu par ce vaisseau le 13 prairial », 13 prairial an II (1<sup>er</sup> juin 1794).

<sup>27</sup> ADF, 8L87, procès-verbal de la prise du *Scipion*, 8 messidor an II (26 juin 1794).

<sup>28</sup> SHD-MV, BB4 36 f°17-18, lettre de Thévenard fils au Commissaire de la Marine, 21 prairial an II (9 juin 1794).

« La chose la plus sublime qui ait été inventée jusqu'à ce jour » : genèse des munitions explosives et incendiaires<sup>29</sup>

À partir du printemps 1793, deux nouveaux types de projectiles sont perfectionnés et produits en grandes quantités pour la marine : des boulets incendiaires et des munitions explosives. Leur désignation fluctue : dans le premier cas, on trouve aussi le terme de carcasse, les boulets étant creux et destinés à recevoir des substances qui doivent provoquer l'inflammation à l'impact<sup>30</sup>. En effet, il faut se garder de confondre boulets rouges et incendiaires : bien que le but recherché soit le même, à savoir l'incendie des unités adverses, les boulets rouges sont directement portés à incandescence, quand les incendiaires sont des projectiles qui reposent sur une réaction chimique pour incendier leur cible. En ce qui concerne les munitions explosives, les désignations varient durant la Révolution française. Le terme le plus employé est celui de boulet creux, défini par l'*Encyclopédie* de Diderot et d'Alembert en ces termes « ce qu'on appelle boulets creux sont certaines boîtes de fer longues, [...] Ces boîtes sont véritablement creuses, et renferment de l'artifice [...] l'on faisait entrer dans ces boîtes, par le bout qui touchait à la poudre dans l'âme de la pièce, une fusée de cuivre entrant à vis dans un écrou, chargée comme celle des bombes<sup>31</sup> ». Le positionnement de l'obus dans l'âme du canon est important, car c'est l'explosion de la charge propulsive qui doit allumer la mèche de l'obus lui-même, ce qui se fait sans difficulté. Cette découverte réalisée fortuitement en 1763 est au fondement de l'emploi de boulets explosifs à tir vertical, l'allumage de la charge avant le tir étant complexe pour un canon, à la différence d'un mortier<sup>32</sup>. L'*Encyclopédie méthodique marine* donne elle comme définition des boulets creux, en 1783 : « Ce seroit une espèce de bombe ou d'obus, ou de grenade : on ne connaît aujourd'hui d'autres boulets creux que ceux-là<sup>33</sup>. » La similitude avec le terme d'obus, aussi utilisé, est bien perceptible ; c'est ce dernier vocable qui s'impose de plus en plus dans les documents de l'époque révolutionnaire. Le vocabulaire n'est en tout cas pas fixé, comme le montre l'emploi du terme de « boulets d'artifice » pour désigner les mêmes munitions par l'ingénieur Pierre Toufaire<sup>34</sup>. Enfin,

---

<sup>29</sup> SHD-MV, BB4 33 f° 111, lettre de Dalbarade à Van Stabel, 24 messidor an II (12 juillet 1794).

<sup>30</sup> Charles C. GILLISPIE, « *Science and Secret Weapons Development in Revolutionary France, 1792-1804: A Documentary History* », art. cit., p. 64.

<sup>31</sup> Denis DIDEROT, Jean LE ROND d'ALEMBERT, *Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers. Tome second, Azyme-Cezimbra*, Paris, Briasson, 1751, p. 363-364.

<sup>32</sup> Patrice BRET, *L'État, l'armée, la science : L'invention de la recherche publique en France (1763-1830)*, op. cit., p. 287.

<sup>33</sup> Honoré-Sébastien VIAL du CLAIRBOIS, Étienne-Nicolas BLONDEAU, *Encyclopédie méthodique. Marine, tome premier*, Paris, Panckoucke, 1783, p. 177.

<sup>34</sup> Pierre TOUFAIRE, *Un ingénieur de la Marine au temps des Lumières : les carnets de Pierre Toufaire, (1777-1794)*, édition établie et annotée par Jacques CHARPY et Marc FARDET, Rennes, PUR, 2011, p. 475.

sans doute pour maintenir le secret, ces munitions explosives sont désignées sous le terme de mitraille de Paris dans certaines correspondances administratives<sup>35</sup>.

Les deux programmes sont lancés en parallèle par Monge en mars 1793<sup>36</sup>. En ce qui concerne les boulets incendiaires, il est pris prétexte de l'émigration de Bellegarde pour pousser les fabrications ; Monge écrit ainsi au Conseil exécutif le 6 avril 1793 (jour même de la création du Comité de salut public) :

Sur l'avis qui m'a été donné par le ministre des affaires étrangères que l'on avait fait en Angleterre une expérience de boulets incendiaires, connue sous le nom de Bellegarde, et que le gouvernement se proposait de l'employer sur les vaisseaux, j'ai cru, pour mettre les défenseurs de notre liberté en état de combattre leurs ennemis avec des armes égales, qu'il était de mon devoir d'ordonner la fabrication de semblables innovations<sup>37</sup>.

Cette manière de rejeter l'initiative du développement d'armes nouvelles dans le camp britannique est commode pour justifier moralement la recherche d'innovations militaires. Cette précaution n'est peut-être pas inutile, car à en croire Kerguelen, ces inventions préoccupent jusqu'aux équipages, comme il en témoigne dans une lettre du 14 mai :

Je vais quitter ma lettre pour causer avec le commandant Thévenard qui sort de chez moi. Il m'a beaucoup parlé des boulets inflammables dont il a été fait des expériences qui ne donnent pas des résultats satisfaisants. Il paraissait que cela ne peut servir que de très près, que cela demande des précautions infinies et que si nous en faisons usage des ennemis nous rendront la pareille or comme ils sont au moins quatre contre un il s'ensuit que les conditions ne sont pas égales. [...] Ce qui mérite le plus d'attention relativement à ces boulets c'est que les matelots disent qu'ils ne s'embarqueront pas si l'on embarque de ses boulets parce qu'ils sont persuadés qu'ils seraient tous pendus s'ils étaient pris<sup>38</sup>.

Ce témoignage est fondamental à plus d'un titre. Tout d'abord, Kerguelen ne comprend pas (ou fait mine de ne pas comprendre, son dédain pour tout ce qui ne relève pas de ses propres conceptions ayant déjà été observé) que c'est justement l'intérêt de ce type d'innovations que de réduire à rien l'avantage de « quatre contre un » des coalisés, dans le cas où toutes les parties du conflit adopteraient ces armes nouvelles. Par ailleurs, la méfiance concernant l'efficacité de cette munition de la part des officiers est peut-être plus justifiée que ne le laissent entendre les documents réalisés à Paris, souvent teintés d'optimisme. Surtout, la question de ces munitions est débattue en profondeur par les officiers supérieurs, et même les matelots sont au courant, à en croire Kerguelen. Dès cette date de mai 1793, et encore plus par la suite, les munitions nouvelles sont donc un sujet central pour la marine, et non pas une arrière-pensée, ce qui aurait été une des causes de leur échec. Enfin, la réticence des marins montre que le frein moral à l'emploi d'armes nouvelles n'est pas totalement rhétorique. Il témoigne aussi d'un refus d'une montée aux extrêmes

---

<sup>35</sup> SHD-MV, BB4 37 f° 59, lettre de Dalbarade à Villaret, 3 fructidor an II (20 août 1794).

<sup>36</sup> Patrice BRET, *L'État, l'armée, la science : L'invention de la recherche publique en France (1763-1830)*, op. cit., p. 80.

<sup>37</sup> AN, AF II 223 f° 4, rapport de Monge au Conseil exécutif provisoire, 6 avril 1793.

<sup>38</sup> SHD-MV, BB4 17 f° 57, lettre de Kerguelen au Ministre de la Marine, 14 mai 1793.

de la guerre ; ces munitions nouvelles s'inscrivent en effet en plein dans la question de la guerre « totale ». Malheureusement, les documents manquent pour infirmer ou confirmer un rôle des matelots eux-mêmes, et pas seulement des officiers, dans l'échec de ces armes novatrices.

Le responsable des fabrications de boulets incendiaires se trouve être François Fabre, qui était adjoint de Bellegarde lors des expériences de 1783. Durant tout l'été 1793, il poursuit les innovations concernant ces munitions, avec notamment la mise au point de projectiles oblongs<sup>39</sup>. Il doit déplacer son atelier initialement à La Fère devant l'avancée des troupes ennemies, et se retire à Paris, avant de se fixer finalement à Meudon<sup>40</sup>. En effet, le 20 octobre 1793, est créé dans le château et le parc de Meudon l'*Établissement national pour différentes épreuves, sous la surveillance du Comité de salut public*<sup>41</sup>. Dès le départ, cette innovation se fait en lien avec Tréhouart, à la 1<sup>ère</sup> division du ministère de la Marine. Or cette division n'est pas seulement en charge de l'artillerie de marine, comme le croit Charles Gillispie, mais bien aussi des mouvements de la flotte et donc de la stratégie<sup>42</sup>. D'emblée donc, l'innovation technique est reliée à l'emploi opérationnel qu'elle est susceptible de fonder ; le transfert de l'artillerie à la cinquième division de la Marine le 1<sup>er</sup> avril 1794, au moment de la création de la commission, ne change pas cette relation directe avec le contenu opérationnel<sup>43</sup>. Le rôle des bureaux des administrations dans l'invention des nouvelles munitions est par ailleurs à souligner : ils assurent une continuité qui dépasse les changements individuels et politiques. En particulier, les dossiers techniques semblent être passés sans difficulté au Comité de salut public de Guyton-Morveau à Prieur de la Côte d'Or après le départ du premier<sup>44</sup>.

En ce qui concerne les boulets creux ou obus, c'est Choderlos de Laclos qui est l'inventeur du procédé tel qu'il est développé durant la Révolution. Néanmoins, du fait des déboires politiques de ce dernier (il est régulièrement enfermé durant la période), c'est Fabre qui assure l'intérim pendant l'essentiel de l'été 1793<sup>45</sup>. Durant quatre jours à partir du 20 août, à la Fère, des expériences sont faites sur ces boulets creux, qui sont tirés contre un membre de vaisseau ; et l'on adjoint à cette innovation celle de la poudre de muriate suroxygénée de potasse, beaucoup plus puissante

---

<sup>39</sup> Patrice BRET, *L'État, l'armée, la science : L'invention de la recherche publique en France (1763-1830)*, op. cit., p. 292.

<sup>40</sup> *Ibid.*

<sup>41</sup> *Ibid.*, p. 83.

<sup>42</sup> Charles C. GILLISPIE, « *Science and Secret Weapons Development in Revolutionary France, 1792-1804: A Documentary History* », art. cit., p. 62.

<sup>43</sup> Karine LÉBOUCQ et al., *Sous-série BB 5 Armements et mouvements des bâtiments de guerre et de transport du ministère de la marine 1790-1920*, op. cit., p. 22.

<sup>44</sup> Patrice BRET, *L'État, l'armée, la science : L'invention de la recherche publique en France (1763-1830)*, op. cit., p. 82.

<sup>45</sup> *Ibid.*, p. 301.

que la poudre noire traditionnelle, mais aussi plus délicate à produire et à manipuler<sup>46</sup>. C'est cette poudre qui remplit les boulets creux, mais ils sont propulsés par de la poudre noire traditionnelle. Les essais doivent cesser à leur tour quand un paysan est tué net par la détonation d'un obus non explosé sur lequel il aigüise sa faux<sup>47</sup>. Après avoir envisagé Rochefort, l'atelier d'obus est déplacé à son tour à Meudon. Laclos démissionne de l'armée le 20 septembre 1793 pour se consacrer essentiellement à la production de ces boulets creux, mais ne tarde pas à être arrêté de nouveau<sup>48</sup>. Durant l'hiver, la production d'incendiaires et d'obus se poursuit, avec plus de 2 500 projectiles par mois en moyenne en ce qui concerne ces derniers.

En conséquence, à partir de 1794, l'influence de ces munitions sur les opérations et la stratégie de la marine commence à se faire sentir. Déjà en mars 1794, en envisageant la bataille générale comme une nécessité pour la descente aux îles anglo-normandes, Billaud-Varennes évoquait dans son énumération des raisons d'aller à l'affrontement « d'autres moyens extraordinaires » comme justification de son optimisme : il est probable qu'il s'agisse là d'une allusion aux nouvelles munitions françaises<sup>49</sup>. Le plan du 24 juin 1794 mentionne lui très explicitement ces moyens ; il s'agit de « disposer les forces navales en y mettant à bord de chaque vaisseau et frégate ce qui leur est destiné, fourneaux [à rougir les boulets] et obus<sup>50</sup> ». L'absence de combat durant l'été ne permet pas d'en savoir plus sur les munitions embarquées ; mais les autorités parisiennes commencent dès cette date une offensive visant à convaincre les officiers du bien-fondé de ces munitions. En particulier, Dalbarade écrit à Van Stabel, nommé commandant du théâtre de la mer du Nord après ses succès dans l'Atlantique :

Les expériences des deux projectiles ont été faites ; c'est la chose la plus sublime qui ait été inventée jusqu'à ce jour. L'obus qui entre dans le côté du vaisseau déchire et enlève les bordages et les préceintes\* ; l'autre boulet met le feu ; voilà de grands moyens pour anéantir l'Anglais, et rendre la liberté des mers aux hommes<sup>51</sup>.

---

<sup>46</sup> Charles C. GILLISPIE, « *Science and Secret Weapons Development in Revolutionary France, 1792-1804: A Documentary History* », art. cit., p. 119. Patrice BRET, « Une tentative d'exploitation militaire de la recherche en chimie : Berthollet et la poudre de muriate oxygéné de potasse (1787-1794) », dans Michelle GOUPIL (dir.), *Lavoisier et la Révolution chimique*, Palaiseau, SABIX-Ecole polytechnique, 1992, p. 195-238.

<sup>47</sup> Charles C. GILLISPIE, « *Science and Secret Weapons Development in Revolutionary France, 1792-1804: A Documentary History* », art. cit., p. 119-120.

<sup>48</sup> *Ibid.*, p. 130.

<sup>49</sup> RACSP, tome 11, p. 535. Lettre de Billaud-Varennes au Comité de salut public, 14 ventôse an II (4 mars 1794).

<sup>50</sup> RACSP, *Suppléments*, vol. 3, p. 223. Arrêté du Comité de salut public du 6 messidor an II (24 juin 1794).

\* Il s'agit d'une pièce extérieure du bordage, qui contrairement à d'autres éléments du bordage ne passe pas par les sabords, ce qui en fait une des pièces les plus fortes du navire.

<sup>51</sup> SHD-MV, BB4 33 f° 111, lettre de Dalbarade à Van Stabel, 24 messidor an II (12 juillet 1794).

Cet éloge des nouvelles munitions est articulé dès cette date à une volonté de destruction de l'adversaire qui annonce déjà la volonté de maîtrise de la mer : « L'anglais emploie tous les moyens les plus lâches et les plus perfides pour intercepter tout ce qui est destiné pour nous et pour nous réduire à la misère, à la famine, et à être ses vils esclaves. Avec lui il faut une guerre à mort sans miséricorde<sup>52</sup>. » Les effets sur les opérations sont réels : un arrêté du Comité de salut public pris la veille ordonne à Van Stabel « qu'il emploie, dès qu'il sera possible, les obus et incendiaires [...] à l'expédition dont il est chargé par le Comité<sup>53</sup> ». L'expédition en question, celle de Wuibert vers le nord, n'est pas modifiée par le chargement de ces munitions ; en revanche, le vaisseau rasé le *Brutus* est renvoyé depuis Dunkerque vers Brest par la Manche, très probablement car les bureaux l'estiment capable de résister sans difficulté à l'adversaire du fait des armes nouvelles dont il dispose<sup>54</sup>. À l'aller, une division bien plus puissante a dû contourner toute la Grande-Bretagne. À Brest, Villaret reçoit l'ordre de se préparer à de nouveaux combats avec ces nouveaux moyens techniques : « Ne perd pas un instant pour que l'armée soit en état de sortir au premier ordre. Il faut que rien ne lui manque lorsqu'elle mettra en mer, fourneaux, boulet ramés, mitraille, et celle de la nouvelle mitraille [les boulets creux], dont partie doit être arrivé à Brest<sup>55</sup>. »

À cette date de la fin de l'été 1794, les retours d'expérience commencent à apparaître dans les documents concernant les munitions nouvelles, et ceux-ci sont négatifs. Dans son carnet personnel, l'ingénieur Pierre Toufaire, stationné à Rochefort, note froidement à l'entrée du 1<sup>er</sup> février 1794 : « On a fait l'essay des boulets d'artifice : un homme tué et un blessé<sup>56</sup>. » Quelques mois plus tard, à Toulon, cela ne va guère mieux : « On a éprouvé des boulets d'artifice qui n'ont pas réussi<sup>57</sup>. » Au début octobre 1794, avant un essai d'obus, c'est un problème de calibrage des projectiles qui est relevé<sup>58</sup>. Les boulets incendiaires aussi se révèlent peu convaincants, y compris à la mer. Au moment de la première croisière de Nielly en septembre 1794, Villaret se plaint de ces munitions, car Dalbarade tente de le rassurer dans une lettre du 19 septembre 1794 : « Ceux dont je t'ai parlé et que nous avons ici ont plus de vertus que ceux que tu as vu à Brest qu'on éteignait facilement, puisque ceux-ci brûlent dans l'eau, j'en ai vu faire l'expérience, on va en faire partir 4 000 pour Brest, un ou deux de ces boulets doit brûler un vaisseau<sup>59</sup>. » Mais près de deux mois plus tard la situation ne s'est pas arrangée, car le 5 novembre, Nielly rapporte ainsi l'expérience

---

<sup>52</sup> *Ibid.*

<sup>53</sup> RACSP, tome 15, p. 79. Arrêté du Comité de salut public du 23 messidor an II (11 juillet 1794).

<sup>54</sup> SHD-MV, BB4 33 f° 139, lettre de Dalbarade à Van Stabel, 15 vendémiaire an III (6 octobre 1794).

<sup>55</sup> SHD-MV, BB4 37 f° 30, lettre de Dalbarade à Villaret, 30 messidor an II (18 juillet 1794).

<sup>56</sup> Pierre TOUFAIRE, *Un ingénieur de la Marine au temps des Lumières : les carnets de Pierre Toufaire, op. cit.*, p. 475.

<sup>57</sup> *Ibid.*, p. 486.

<sup>58</sup> SHD-MV, BB4 37 f° 120, lettre de Dalbarade à Villaret, 3 brumaire an III (24 octobre 1794).

<sup>59</sup> *Ibid.*, f° 104, lettre de Dalbarade à Villaret, 19 septembre 1794 (3<sup>e</sup> complémentaire an II).

qu'il fait en mer à la suite de la capture d'une prise, lors de sa deuxième sortie de l'automne : « La mauvaise marche de ce bâtiment m'a décidé à essayer sur lui les boulets incendiaires qui n'ont pas eu l'effet que nous pouvions attendre<sup>60</sup>. »

Le ministre Dalbarade, ainsi que les acteurs impliqués dans le développement des nouvelles armes, n'ont pas renoncé face à ces difficultés. À peu près au même moment, en octobre 1794, à Meudon, dans ce qui est devenu le *Commission des épreuves* depuis le 19 mai, une grande expérience est organisée pour lever les doutes sur les nouvelles munitions mais aussi valider le projet stratégique de maîtrise de la mer dont elles constituent le fondement. En effet, à cette date, les nouvelles munitions forment déjà la clef de voûte d'un plan d'opérations visant à obtenir la maîtrise de la mer en Méditerranée lors de la campagne de 1795. Cette inflexion majeure de la direction politico-stratégique de la guerre navale a déjà été évoquée dans notre propos introductif, mais il convient à présent de revenir en profondeur sur cette séquence, tant elle constitue un tournant inédit dans l'histoire de la marine française.

#### *Le choix de la maîtrise de la mer et les expériences des 26 et 27 octobre 1794*

La volonté de rééquilibrer la stratégie navale française en direction de la Méditerranée peut être datée de l'envoi de Jeanbon Saint-André à Port-la-Montagne (nouveau nom de Toulon depuis sa reprise par la République), en juin 1794<sup>61</sup>. Mais, à la fois du fait du volontarisme de ce représentant en mission et de l'irruption des nouvelles munitions dans l'équation militaire, les missions attribuées à la flotte de Méditerranée en prévision de la campagne de 1795 ne cessent d'être de plus en plus ambitieuses. Il s'agit notamment de rompre avec la campagne de 1794, où les forces navales françaises ont été très peu actives ; l'amiral Martin avec sept vaisseaux a tenté en juin de ravitailler la Corse et de protéger les lignes d'approvisionnement maritimes de l'armée des Alpes ainsi que des départements méridionaux, mais il se retrouve très vite bloqué au Golfe-Juan<sup>62</sup>. Néanmoins, cette escadre parvient à retourner à Toulon le 1<sup>er</sup> novembre 1794, sans avoir de pertes. Jeanbon Saint-André semble s'en contenter, et il est vrai que cette campagne est incomparable avec la catastrophe de 1793. Mais surtout, il se projette vers l'avenir :

Peut-être est-ce une chose bien étonnante que la campagne maritime qui a eu lieu cette année dans la Méditerranée. Il sera difficile de croire que sept vaisseaux de ligne en aient occupé trente pendant six mois, et qu'ils soient rentrés au port sans qu'on ait même osé les attaquer.

---

<sup>60</sup> *Ibid.*, f° 243, lettre de Nielly à Villaret, 15 brumaire an III (5 novembre 1794).

<sup>61</sup> Léon LÉVY-SCHNEIDER, *Le conventionnel Jeanbon Saint-André*, op. cit., p. 914.

<sup>62</sup> Jean-Paul BROUSSIGNAC, *Stratégie anglaise et française en Méditerranée de 1793 à 1802*, [inédit], Centre des hautes études navales, 1937, p. 25-26. Notice BNF : FRBNF45148056.

Maintenant que nos forces navales sont réunies, vous jugerez quel usage il convient de faire des observations que je vous ai présentées dans mes précédentes dépêches<sup>63</sup>.

En effet, à cette date, Jeanbon Saint-André a déjà réitéré à plusieurs reprises un projet ambitieux de maîtrise de la mer en Méditerranée. Le 7 thermidor ou 25 juillet, soit deux jours avant la chute de Robespierre, il écrit à Barère que renforcée de 20 vaisseaux de Brest, la flotte de la Méditerranée doit « poursuivre la flotte anglaise partout où elle sera, et la détruire<sup>64</sup> ». Pour la première fois, la volonté de rechercher la bataille décisive est explicitée par un responsable naval français. Mais dans un premier temps, le 21 août, le Comité de salut public refuse le projet, recommandant simplement l'emploi des boulets incendiaires et obus à la flotte de Toulon<sup>65</sup>. Néanmoins, le Comité de salut public finit par changer d'avis car à la fin septembre, il commande un rapport sur les moyens d'obtenir la supériorité dans la Méditerranée aux bureaux de la Marine. Le document qui en résulte, issu de la 1<sup>ère</sup> division et daté du 1<sup>er</sup> octobre 1794, soupèse soigneusement les options et prône l'envoi de 6 vaisseaux seulement depuis Brest dans la Méditerranée, notamment pour ne pas découvrir entièrement la façade Atlantique<sup>66</sup>. De plus, « avec 20 vaisseaux et même 15 et avec quelques divisions de frégates fournies d'obus et de boulets incendiaires, on peut espérer avec quelque certitude des succès très avantageux<sup>67</sup> ». Pour cela, il faut attaquer « les vaisseaux anglais les plus à portée du fusil, les canons chargés les trois quarts en obus, et l'autre quart en boulets incendiaires<sup>68</sup> ». Les bureaux de la Marine replacent donc au centre de la campagne suivante les armes de Meudon, que Jeanbon Saint-André n'avait pas évoqué dans sa première version du projet de maîtrise de la mer en Méditerranée. Le lendemain 2 octobre, le Comité de salut public valide pour l'essentiel le programme établi par les bureaux ; le but donné à la flotte de la Méditerranée est avant tout de restaurer la navigation française civile dans cette mer, sans évoquer explicitement la nécessité de détruire l'adversaire<sup>69</sup>. Néanmoins, le reste des arrêtés ne laisse guère de doute sur les moyens d'obtenir cette liberté de navigation, puisque l'embarquement des obus et incendiaires est ordonné sur tous les vaisseaux de la flotte<sup>70</sup>. Les six

---

<sup>63</sup> RACSP, tome 17, p. 770. Lettre de Jeanbon Saint-André au Comité de salut public, 12 brumaire an III (2 novembre 1794). Pour parvenir à ce total chez les coalisés, Jeanbon Saint-André additionne les forces espagnoles et britanniques.

<sup>64</sup> SHD, GR B3 10, lettre de Jeanbon Saint-André à Barère, 7 thermidor an II (25 juillet 1794).

<sup>65</sup> RACSP, tome 16, p. 258. Lettre du Comité de salut public à Jeanbon Saint-André 4 fructidor an II (21 août 1794).

<sup>66</sup> SHD-MV, BB1 8 f°125-126, « *Rapport* » de la commission exécutive de la Marine au Comité de salut public, 10 vendémiaire an III (1<sup>er</sup> octobre 1794). Ce document essentiel est entièrement reproduit en Annexe n°9.

<sup>67</sup> *Ibid.*, f°126.

<sup>68</sup> *Ibid.*

<sup>69</sup> RACSP, *Suppléments*, vol. 3, p. 397-398. Arrêtés secrets du 11 vendémiaire an III (2 octobre 1794). L'arrêté est entièrement reproduit en Annexe n°10.

<sup>70</sup> *Ibid.*



navires de ligne destinés à la Méditerranée doivent être escortés sur les approches atlantiques par le reste de la flotte de Brest, qui doit réaliser au passage une croisière de deux semaines.

En parallèle de ces ordres, une autre série d'arrêtés du même jour, rédigés par Prieur de la Côte d'Or, ordonne une nouvelle expérience d'obus et d'incendiaires à Meudon<sup>71</sup>. Sans doute s'agit-il pour les membres du Comité de salut public de voir par eux-mêmes si la confiance dans ces armes, sur lesquelles repose le plan de campagne, est justifiée, et de convaincre par la même occasion les officiers de marine. Peut-être aussi que le Comité a eu écho des premières critiques revenues des ports contre ces munitions, qui ont été évoquées. Pour réaliser l'expérience, le Comité décide que « le commissariat des épreuves de Meudon fera construire, avec la plus grande célérité, un massif de bois semblable à un bord de vaisseau de 74 », qui sert par la suite de cible<sup>72</sup>. De plus, il ordonne toujours ce 2 octobre la venue des officiers de marine qui doivent être spectateurs de l'expérience ; Dalbarade en choisit un peu plus de la moitié, et Villaret se charge de désigner les autres<sup>73</sup>. Cette séquence se conclut par le retour de Guyton au Comité de salut public quatre jours plus tard le 6 octobre 1794<sup>74</sup>. La nouvelle centralité acquise par les innovations techniques n'y est probablement pas étrangère.

Les expériences ont lieu le 26 et le 27 octobre, en présence des officiers de marine venus des ports et des conventionnels Trullard, Rougemont, Prieur de la Côte d'Or, Prieur de la Marne, Guyton, Carnot, et Eschassériaux, ainsi que de Dalbarade<sup>75</sup>. Au vu du public, il est évident que du résultat de ces épreuves dépend la confirmation de l'orientation politico-stratégique de la marine pour les mois à venir. Les expérimentateurs de Meudon sont présents, comme Fabre et Pain, mais aussi Conté ; ce dernier, impliqué dans le programme de ballons, laisse des aquarelles impressionnantes du massif de vaisseau demandé par le Comité de salut public, après qu'il a subi l'expérience des obus et incendiaires<sup>76</sup> :

---

<sup>71</sup> RACSP, tome 17, p. 173-174. Arrêtés du Comité de salut public du 11 vendémiaire an III - 2 octobre 1794.

<sup>72</sup> *Ibid.*, p. 172.

<sup>73</sup> SHD-MV, BB4 37, f° 111, lettre de Dalbarade à Villaret, 14 vendémiaire an III - 5 octobre 1794. Sont retenus finalement les contre-amiraux Bouvet et Delmotte, les capitaines de vaisseau Richery, Doré, Vignot, Renaudin, Thévenard, Dordelin, Le Ray, Moncousu, Delalande et Laterre (AN, AF II 220 doss. 1899 f° 14, « Procès-verbal des épreuves faites à Meudon le cinq brumaire l'an troisième en exécution des ordres du Comité de salut public de la Convention nationale sur le tir des obus. », 5 brumaire an III - 26 octobre 1794).

<sup>74</sup> Martine SIN BLIMA-BARRU, « Savant et député, la double identité assumée de Guyton-Morveau au Comité d'instruction publique de la Convention nationale (6 octobre 1793-5 octobre 1794) », *Annales historiques de la Révolution française*, n° 383, 2016/1, p. 132.

<sup>75</sup> AN, AF II 220 dossier 1899 f° 14, « Procès-verbal des épreuves faites à Meudon le cinq brumaire l'an troisième en exécution des ordres du Comité de salut public de la Convention nationale sur le tir des obus. » *Ibid.*, f° 17, f° 17, « Procès-verbal des épreuves faites à Meudon le six brumaire, l'an trois de la République, sur les projectiles incendiaires. »

<sup>76</sup> Les aquarelles sont attribuées à Conté par Paul BIVER, *Histoire du château de Meudon*, Péronnas, Les éditions de la Tour Gile, 1923, p. 331-332. Sur Conté lui-même, voir Patrice BRET, « CONTÉ, Nicolas-



Illustration n°6 : « Effet des épreuves du tir des obus et boulets incendiaires sur un membre de vaisseau de 74 canons<sup>77</sup> »

Jacques (1755-1805). Démonstrateur et Administrateur du Conservatoire (1794-1805) » dans Claudine FONTANON et André GRELON (dir.), *Les professeurs du Conservatoire National des Arts et Métiers. Dictionnaire biographique 1794-1955, tome 1 : A – K*, Paris, Institut national de recherche pédagogique, 1994, p. 343-355.

<sup>77</sup> AN, AF II 220 dossier 1899 f°25, aquarelle de Conté, octobre 1794. Du fait de la correspondance des impacts avec le procès-verbal de l'expérience d'octobre 1794 à Meudon, il est possible d'affirmer que l'attribution de ces aquarelles aux expériences de La Fère de l'été 1793 par Charles C. Gillispie est erronée (Charles C. GILLISPIE, « *Science and Secret Weapons Development in Revolutionary France, 1792-1804: A Documentary History* », art. cit., p. 126.) De plus, Conté n'est pas employé à La Fère.

Chacun des numéros sur l'aquarelle correspond à un tir d'obus ou d'incendiaire et à son impact (le cas échéant), décrit précisément dans le procès-verbal de chacune des deux épreuves. Pour mieux souligner le potentiel destructeur des obus, Conté réalise une autre aquarelle qui présente le profil du massif cible :



**Illustration n°7 : « Profil du membre de vaisseau de 74 canons offrant le déchirement et disloquement des parts qui le composent<sup>78</sup> ».**

Ces expériences sont un succès complet. En effet, les boulets incendiaires parviennent, bien qu'après plusieurs tirs, à enflammer la cible, et ce bien qu'il ait plu le jour même, et surtout que le bordage cible soit dépourvu d'étoupe, comme le relève le procès-verbal<sup>79</sup>. Quant aux obus, leur effet destructeur sur la cible sont relevés, mais surtout ils n'entraînent aucun incident. Comme l'indique la conclusion de l'expérience :

<sup>78</sup> AN, AF II 220 doss. 1899 f°24, aquarelle de Conté, octobre 1794.

<sup>79</sup> *Ibid.*, f°17, « Procès-verbal des épreuves faites à Meudon le six brumaire, l'an trois de la République, sur les projectiles incendiaires. », 5 brumaire an III (26 octobre 1794).

1° [...] les obus de la forme et des dimensions arrêtées pour les pièces des calibres de 12, 18, 24 et 36 sont du diamètre [...] pour y entrer. [...]

3° [...] ces projectiles [...] sont porté plus loin que les boulets pleins, avec des charges de poudre proportionnelles à leur poids. [...]

10° [...] aucun obus ne s'est brisé dans la pièce lors même que la charge de poudre a été portée au tiers du poids de boulets pleins<sup>80</sup>

Ce dernier point notamment est fondamental, car la fragilité des boulets creux tendait régulièrement à ce que l'allumage de la charge propulsive entraîne la détonation de l'obus lui-même, avec un fort risque de crever la pièce et de tuer ou blesser les servants.

Ces expériences ont clairement suscité l'enthousiasme au sommet de l'État. Le 12 novembre, Carnot écrit à Jeanbon Saint-André que « cette division [de Brest], jointe aux escadres actuellement réunies au Port-de-la-Montagne, sont, par le nombre des bâtiments, la force des équipages et la nature de l'armement, très en état de reprendre absolument l'empire de la Méditerranée, et tel est notre but<sup>81</sup> ». L'apparente conversion de Carnot aux nouveaux moyens d'artillerie est fondamentale, au vu de son importance dans la République thermidorienne. Il apparaît de plus en plus qu'il ne s'agit plus seulement de chasser la flotte britannique de la Méditerranée, comme l'arrêté du Comité de salut public du 2 octobre en évoquait la possibilité, mais bien de la détruire, dans le cadre d'une bataille décisive et d'une stratégie mahanienne par anticipation. Cette recherche de la destruction est sans commune mesure avec même les velléités offensives de la flotte française durant le conflit de l'indépendance américaine. C'est le sens de la lettre que ce même Carnot adresse aux représentants du peuple près de l'armée d'Italie le 1<sup>er</sup> janvier 1795, et qu'il faut reproduire une seconde fois tant elle est fondamentale :

Le véritable but du Comité est de chasser les Anglais de la Méditerranée ; nous croyons y avoir une supériorité décidée, tant par la force de nos équipages que par les nouveaux moyens d'artillerie dont elle est pourvue. L'intention du Comité [...] est que notre flotte mette dehors, qu'elle cherche celle des ennemis partout et qu'elle lui livre un combat décisif en quelque lieu qu'elle puisse la rencontrer. [...] tout cela se fera si vous battez la flotte anglaise, et la flotte anglaise sera battue si elle est attaquée. [...] Nous revenons au point capital, la prompte et énergique attaque de la flotte anglaise dans quelque lieu qu'elle cherche un asile ; nous sommes sûrs qu'un combat décisif peut immortaliser la marine française et nous assurer l'empire de la Méditerranée. Notre confiance est fondée, chers collègues, et sur les sentiments qui vous animent et sur notre force réelle, car il est absolument impossible que les vaisseaux ennemis résistent aux obus et aux incendiaires dont les nôtres sont armés ; plus tard, ces moyens seront connus des étrangers et ne nous donneront aucune supériorité ; il faut donc se hâter de profiter de la circonstance ; il faut se battre de près et obliger les commandants de nos vaisseaux à faire usage de nos projectiles<sup>82</sup>.

---

<sup>80</sup> *Ibid.*, f° 14, « Procès-verbal des épreuves faites à Meudon le cinq brumaire l'an troisième en exécution des ordres du Comité de salut public de la Convention nationale sur le tir des obus. »

<sup>81</sup> Étienne CHARAVAY, *Correspondance générale de Carnot : publiée avec des notes historiques et biographiques, tome IV novembre 1793-mars 1795*, Paris, Imprimerie Nationale, 1907, p. 705.

<sup>82</sup> *Ibid.*, p. 759-761.

Cette profession de foi pour la quête de la destruction de la force organisée ne compte pas Jeanbon Saint-André parmi ses destinataires. Celui-ci en effet, dans le cadre de la réaction thermidorienne, a été écarté des responsabilités navales pendant l'hiver<sup>83</sup>. Son sens des réalités maritimes a peut-être manqué durant la période. Il est notamment possible de se demander s'il a eu l'idée, en réceptionnant la lettre de Carnot du 12 novembre, de répéter la question qu'il avait posée aux membres du Comité de salut public en mars 1794 à propos des fourneaux à rougir les boulets, à savoir « ont-ils fait usage de leur machine contre l'ennemi, avec le roulis, le tangage, et les mouvements de la manœuvre<sup>84</sup> ? ». Mais à l'hiver, Jeanbon Saint-André n'a sans doute plus le poids politique pour soulever cette interrogation.

Or, dans les bureaux de la Marine, le commissaire et les chefs de division considèrent que les expériences de Meudon doivent mettre fin à tous les doutes sur les munitions dont les officiers se sont fait l'écho, bien qu'elles ne soient pas exactement comparables à un emploi en situation de combat naval. En particulier, les officiers qui ont assisté à l'expérience doivent prêcher la bonne parole des munitions nouvelles. Aux doutes exprimés par Nielly suite à l'expérience ratée qu'il a faite des munitions incendiaires, qui a été évoquée, Dalbarade répond le 21 novembre : « Les incertitudes qui paraissent avoir lieu à l'occasion des nouveaux moyens d'artillerie seront dissipées par le contre-amiral Bouvet et les autres officiers qui ont été présents aux expériences faites à Paris. Les effets dont rend compte le procès-verbal que tu m'as adressé ont été produits par d'anciens projectiles et n'auront pas lieu avec les nouveaux qui ont été envoyés<sup>85</sup>. » Au même moment, Villaret reçoit lui aussi une lettre du Commissaire expliquant que les expériences à Paris sont sans appel dans le sens d'un succès, en réponse à ses craintes sur l'efficacité des munitions employées pour une expérience à Brest<sup>86</sup>. Il s'agit donc d'un moment inédit, puisque la direction politique de la guerre ne craint pas d'imposer ses conceptions à l'appareil militaire : le politique et les civils prennent collectivement la stratégie à leur compte, dans une logique intrinsèquement républicaine.

En soulignant cette pression politique qui accompagne l'innovation politique, il ne s'agit pas de mettre en doute la pertinence technique des obus incendiaires et explosifs. En effet, les projectiles développés par Laclos en particulier, ont inspiré directement Paixhans, l'inventeur des obus de marine modernes, qui se réfère à plusieurs reprises aux expériences de Meudon<sup>87</sup>. Le

---

<sup>83</sup> Léon LÉVY-SCHNEIDER, *Le conventionnel Jeanbon Saint-André*, op. cit., p. 1028. Jeanbon quitte Toulon le 15 février 1795.

<sup>84</sup> AN, AF II 294, lettre de Jeanbon Saint-André au Comité de salut public, 28 ventôse an II (18 mars 1794).

<sup>85</sup> SHD-MV, BB4 36, lettre de Dalbarade à Nielly, 1<sup>er</sup> frimaire an III (21 novembre 1794) ;

<sup>86</sup> SHD-MV, BB4 37, f° 133, lettre de Dalbarade à Villaret, 27 brumaire an III (17 novembre 1794).

<sup>87</sup> Henri-Joseph PAIXHANS, *Nouvelle force maritime et application de cette force à quelques parties du service de l'armée de terre*, volume IV, Paris, Bachelier, 1822, p. 95. Pour une analyse détaillée de la filiation entre les projets révolutionnaires et ceux de Paixhans, voir Étienne TAILLEMITTE, « Henri-Joseph Paixhans et sa

principe technique au fondement de ces armes est donc solide. Quand ils fonctionnent, les obus ont bel et bien un effet destructeur considérable, comme en témoignent les différents observateurs. Il n'y a guère de doute sur le fait que la marine française soit passée très près d'acquérir des armes qui lui auraient assuré la maîtrise complète de la mer pendant un certain temps ; événement qui aurait, et ici l'expression n'est pas galvaudée, changé la face du monde ; ou en tout cas amené une conclusion victorieuse et rapide aux guerres révolutionnaires, puisque la République l'emporte à terre au même moment. Le meilleur hommage aux projets révolutionnaires d'obus a été rendu bien involontairement par Jurien de La Gravière, qui écrit en 1846 :

Au lieu de s'occuper de rendre nos artilleurs plus habiles et leurs coups plus assurés, la convention ne songeait qu'à introduire à bord de nos navires de nouveaux moyens de destruction [...]. Elle avait prescrit à bord de tous les vaisseaux de la république l'usage de projectiles incendiaires, d'obus [...] mais les premiers combats dans lesquels on fit usage de ces nouveaux projectiles eurent bientôt fixé l'opinion sur les effets qu'on en pouvait attendre, et convaincu l'ennemi [...] que ces créations du génie révolutionnaire étaient encore moins *diaboliques* que *puériles*. Aujourd'hui même, en effet, où la science pyrotechnique a fait d'immenses progrès, on peut se demander encore si les boulets creux méritent bien réellement l'effrayante réputation qu'on leur a faite, et si le tir plus rapide et plus sûr des projectiles pleins n'est point encore celui dont l'efficacité demeure le mieux établie<sup>88</sup>.

En somme, l'importance des obus, bien établie au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle notamment depuis la prise du fort Saint-Jean de Ullúa en 1838 à l'aide de ces munitions, avait été mieux comprise par le personnel politique de la 1<sup>ère</sup> République que par certains officiers et historiens près d'un demi-siècle plus tard<sup>89</sup>. Ce fait vient singulièrement relativiser l'idée d'une incompréhension du fait maritime par la Révolution. Si les obus et incendiaires sont passés si près de changer le cours de la guerre, c'est en effet parce que leur emploi a été favorisé et soutenu par une direction politico-stratégique de la guerre déterminée.

Mais dans ce contexte de centralité de ces armes, peut-on attribuer seulement au conservatisme et au caractère timoré des marins l'échec de ces munitions ? En effet, pour Patrice Bret, l'avancée technique que représentent les obus a été « annihilée par des blocages humains », c'est-à-dire que les marins ont refusé de les employer<sup>90</sup>. Il faut ici diverger des thèses remarquables par ailleurs de cet auteur. En effet, les obus n'ont pas été seulement une arrière-pensée pour la marine, ils ont été au cœur de sa stratégie et de sa tactique pendant de longs mois. Si Patrice Bret

---

nouvelle force maritime », dans Hervé COUTAU-BÉGARIE (dir.), *L'Évolution de la pensée navale IV*, op. cit., p. 105-132.

<sup>88</sup> Edmond JURIEN DE LA GRAVIÈRE, « Nelson, Jervis et Collingwood, Études sur la dernière guerre maritime 01. », art. cit., p. 428-429.

<sup>89</sup> Jean MEYER, Martine ACERRA, *Histoire de la marine française des origines à nos jours*, Rennes, Ouest-France, 1994, p. 217.

<sup>90</sup> Patrice BRET, *L'Etat, l'armée, la science : L'invention de la recherche publique en France (1763-1830)*, op. cit., p. 301.

relève bien que les épisodes d'emploi des armes « étayaient plutôt les craintes des marins », il s'appuie trop exclusivement sur Paixhans lui-même comme source<sup>91</sup>. En effet, ce dernier, tout à la défense de son propre projet d'obus, ne relève que quelques-uns des nombreux échecs de l'emploi de ces armes qui apparaissent dans les papiers de la marine, jusqu'à l'expédition d'Irlande comprise. En plus des ratés déjà mentionnés par Villaret et l'ingénieur Pierre Toufaire (peut-être sur des obus légèrement différents), il faut évoquer ceux des escadres atlantique et méditerranéenne en 1795, ainsi que celui des boulets creux employés par le vaisseau *Les Droits de l'Homme* lors de l'expédition d'Irlande<sup>92</sup>. Paixhans va d'ailleurs jusqu'à inventer purement et simplement un combat victorieux en Méditerranée en 1795, où un 74 canons français seul aurait pris l'avantage sur trois vaisseaux anglais au moyen des munitions nouvelles<sup>93</sup>. En réalité, il n'existe aucun exemple confirmé d'emploi avec succès de ces armes, malgré plusieurs tentatives. Ces essais multipliés ne sont pas étonnants, pour une technologie au fondement même des opérations décidées pour l'année 1795. Il est donc très exagéré de dire que les obus « restèrent dans leurs caisses » et que l'échec des munitions nouvelles est lié principalement au conservatisme des marins<sup>94</sup>. Si ce dernier point a joué, il est plus probable que les obus conservaient un défaut technique quelconque. Le 24 décembre 1794, un document rédigé par les bureaux évoque le problème du déplacement de l'obus dans l'âme du canon par l'effet du refouloir, ce qui pose des problèmes d'allumage de la munition<sup>95</sup>. Un peu plus tôt, Villaret avait signalé que certains obus sont mal conditionnés, et que l'eau en pénétrant dans les boîtes a abîmé les mèches<sup>96</sup>. Mais d'autres éléments divers ont pu jouer, comme encore et toujours le facteur maritime, qui rend inapplicable bien des techniques fonctionnant sans difficulté à terre, ou encore la distance de tir nécessaire à un tir pénétrant la coque avant explosion. Quoiqu'il en soit, en 1801, la cause de ces armes est entendue, puisque le conseil d'administration de la Marine à Brest « demande instamment qu'il soit pris une décision [quant] aux obus et boulets

---

<sup>91</sup> *Ibid.*, p. 305.

<sup>92</sup> Concernant le combat du *Droits de l'homme* avec les frégates *Indefatigable* et *Amazon*, James affirme que les obus français, dont il relève l'emploi, ne causèrent aucun dégât significatif : William JAMES, *The Naval History of Great Britain, volume 2*, London, Harding-Lepard, 1826, p. 19. Voir *infra* chapitre huit, 3.

<sup>93</sup> Henri-Joseph PAIXHANS, *Nouvelle force maritime et application de cette force à quelques parties du service de l'armée de terre*, *op. cit.*, cité par Patrice BRET, *L'Etat, l'armée, la science : L'invention de la recherche publique en France (1763-1830)*, *op. cit.*, p. 305. Le seul événement qui se rapproche du récit de Paixhans est le combat de Gênes par la flotte de la Méditerranée au printemps, où l'*Illustrious* britannique est endommagé puis coule du fait du feu de plusieurs vaisseaux français. Les circonstances du combat, décrites sommairement plus loin, sont néanmoins bien différentes de celles évoquées par Paixhans et le rôle des munitions nouvelles dans la perte de l'*Illustrious* n'est pas établi.

<sup>94</sup> *Ibid.*

<sup>95</sup> SHD-MV, BB4 37 f° 154, « observations sur l'obus envoyé avec son enveloppe par le vice-amiral Villaret », joint à une lettre du 4 nivôse an III (24 décembre 1794).

<sup>96</sup> AN, AF II 220 doss. 1899 f° 18, lettre de Villaret au Ministre de la Marine, 5 frimaire an III (26 octobre 1794).

incendiaires dont l'usage a été reconnu plus dangereux qu'utile<sup>97</sup> » ; ce qui semble là encore entendre un usage sérieux de ces armes avant d'en arriver à ce diagnostic définitif.

Néanmoins, à l'hiver de l'an III, l'optimisme concernant les nouveaux armements semble régner. Dalbarade écrit à Villaret, le 17 décembre 1794 « je vois avec plaisir ta confiance dans les nouveaux moyens d'artillerie qui doivent être employés<sup>98</sup> ». Une ambitieuse campagne navale est prévue pour la marine de la République, censée connecter les différents théâtres d'opérations pour assurer un succès écrasant dans la Méditerranée. Mais le simple transfert de forces de l'Atlantique à la Méditerranée préalable à la campagne se révèle rapidement laborieux, et instille des doutes sur les forces réelles de la marine au sein de la direction politique de la guerre.

## 2. Le « Grand Hiver » 1795 à l'aune des renouvellements historiographiques récents

L'action de la marine française à l'hiver 1794-1795 a ceci de remarquable qu'elle a laissé des traces très différentes de part et d'autre de la Manche, et en particulier la sortie en masse de la flotte de Brest durant cette période, justement appelée « croisière du Grand Hiver » dans l'historiographie. Pour Kerguelen, cette sortie est « un des événements maritimes les plus funestes qui aient jusqu'à présent caractérisé notre guerre de mer<sup>99</sup> ». En effet, lors de cette croisière, la marine française perd quatre vaisseaux de ligne dont un trois-ponts par fortune de mer, et plusieurs autres sont gravement endommagés. L'historiographie française a emboîté le pas de Kerguelen pour fustiger une sortie inconséquente, décidée par un Comité de salut public déconnecté des réalités maritimes<sup>100</sup>. Mais il est frappant de constater que le point de vue britannique sur cette sortie est bien différent. Pour Roger Morris, notamment, la croisière française a causé de lourds dégâts au commerce britannique ; et surtout, le fait qu'elle n'ait jamais été inquiétée par la *Royal Navy* est un camouflet stratégique pour la Grande-Bretagne, revers qui n'est pas sans conséquences politiques<sup>101</sup>. De même, la présentation par Nicholas Rodger de cette sortie est nuancée, au prix il est vrai de deux erreurs : la prise de l'*Alexander* est attribuée à cette croisière,

---

<sup>97</sup> SHD-MV, BB3 181 f°349, « extrait du registre des délibérations du conseil d'administration de la Marine », séance du 5 brumaire an 10 (27 octobre 1801).

<sup>98</sup> SHD-MV, BB4 37 f°136, lettre de Dalbarade à Villaret, 27 frimaire an III (17 décembre 1794).

<sup>99</sup> Yves-Joseph de KERQUELEN de TRÉMAREC, *Relation des combats et des événements de la guerre maritime...*, op. cit., p. 370.

<sup>100</sup> Louis Édouard CHEVALIER, *Histoire de la marine française sous la première république*, op. cit., p. 166-167. Joseph MARTRAY, *La destruction de la marine française par la Révolution*, op. cit., p. 127-128.

<sup>101</sup> Roger MORRIS, *The Channel Fleet and the Blockade of Brest, 1793-1801*, op. cit., p. 37, et p. 109-110.



ainsi que l'envoi de l'escadre de Renaudin en Méditerranée<sup>102</sup>. Or, l'escadre de renfort de Renaudin doit rentrer à Brest avec le reste de la flotte avant de réussir, dans un second temps, à quitter définitivement Brest et rallier Toulon<sup>103</sup>.

Néanmoins, cette différence de perception est une première incitation à la prudence dans le traitement de la période. Par ailleurs, l'historiographie critique de la marine républicaine a délibérément porté son attention sur la croisière française exclusivement, sans voir que le rigoureux hiver 1795 est un phénomène global, qui touche aussi la marine britannique, en difficulté à Torbay ; tout comme la marine des Provinces-Unies, capturée pour l'essentiel dans les glaces au Texel par l'armée française, justement du fait des températures largement négatives. En conséquence, une approche nourrie d'histoire environnementale et connectée permet un regard bien différent sur la période. À ces deux renouvellements, il est possible d'ajouter ceux de l'histoire des sciences. En effet, il faut préciser d'emblée ce qui sera détaillé plus loin : la cause principale des naufrages de vaisseaux lors de la croisière du « Grand Hiver » est la corrosion galvanique des coques des navires chevillés en fer et doublés en cuivre, catégorie à laquelle appartiennent tous les navires ayant sombré. Cette question est bien plus fondamentale concernant les naufrages que les décisions prises par la direction politique de la guerre. Ce point technique a en effet bien peu à voir avec le processus révolutionnaire<sup>104</sup>. L'incohérence des décisions stratégiques des autorités républicaines doit néanmoins être relevée par ailleurs.

En effet, la sortie du Grand Hiver intervient dans un contexte stratégique qui est celui de la concentration méditerranéenne entérinée à l'automne. De ce fait, la décision de faire sortir l'ensemble des vaisseaux disponibles à Brest, soit une armée navale massive de 35 navires de ligne, interroge particulièrement les choix retenus, d'autant que la bascule méditerranéenne prévue était censée s'accompagner d'une attitude prudente dans l'Atlantique, appuyée sur les neutres. Une série de décisions dans ce sens est prise à la fin de l'année 1794.

*Attendre les obus et les Américains ? La France et l'Atlantique à l'heure de Monroe.*

Du fait de la double façade maritime française en Europe, l'idée de concentrer les efforts navals soit sur l'Atlantique soit sur la Méditerranée est récurrente durant le XVIII<sup>e</sup> siècle. Dès l'entrée en guerre, en mars 1793, un certain capitaine Larcher, du commerce, propose une concentration des forces républicaines en Méditerranée, avec une flotte d'au moins 40 vaisseaux

---

<sup>102</sup> Nicholas A. M. RODGER, *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain, 1649-1815*, op. cit., p. 432.

<sup>103</sup> SHD-MV, BB4 68 f°o8, lettre de Villaret au Commissaire de la Marine, 15 pluviôse an III (3 février 1795).

<sup>104</sup> Voir *supra* chapitre un, 2.

formée sur cette mer<sup>105</sup>. La proposition se perd comme tous les autres projets du moment dans l'urgence des guerres de Vendée, mais non sans être d'abord renvoyée à Latouche-Tréville, ce qui montre qu'elle avait été prise au sérieux. La stratégie retenue à la fin 1794 s'inscrit donc dans une réflexion longue. Mais ce que n'évoquent que très subsidiairement tant le mémoire de Larcher que les décisions du Comité de salut public, c'est l'attitude à adopter dans l'Atlantique pendant que la concentration se fait ailleurs. Néanmoins, on peut déduire de certaines décisions et consignes d'ordre militaire les prémisses d'une stratégie indirecte d'un genre particulier, où ce n'est pas seulement le combat de flotte qui doit être évité mais tous les affrontements, tout en continuant autant que possible de profiter de l'usage de la mer.

Ce dernier point passe tout d'abord par la protection des convois côtiers, qui forment l'essentiel de la navigation nationale à cette date. Néanmoins, il n'est pas question de diviser et de mettre en danger l'armée navale pour ce faire. Non seulement les demandes d'escortes de convoi par des vaisseaux sont régulièrement rejetées par les bureaux de la Marine, comme le 20 août 1794 ; mais la protection de ceux-ci est confiée à de petites unités armées de munitions nouvelles<sup>106</sup>. Après l'expérience de Meudon, la Commission de la Marine estime qu'elles suffiront à tenir en respect d'éventuels agresseurs, notamment pour les convois de la Manche : « Il faut que tous les bâtiments portant du gros calibre, même les canonnières soient munies des nouveaux moyens d'artillerie et destituer sur le champ tout officier qui serait dans le cas de faire la moindre observation sur cette mesure salubre<sup>107</sup>. » Cette idée que de petits bâtiments peuvent tenir tête à des unités plus importantes grâce à un armement novateur (et ainsi protéger les convois pendant que les croiseurs s'en prennent au commerce ennemi) constitue l'essence même de ce qui est désigné comme la Jeune École à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle.

Néanmoins, le passage au second plan du théâtre atlantique entérine la fin des liaisons transocéaniques sur le modèle du convoi de Prairial, et donc l'abandon à l'ennemi de la haute mer dans cet espace. Pour compenser, on compte à Paris sur le recours aux neutres, en particulier américains. Durant l'été déjà, les commandes de farines et de cuirs américains sous l'égide d'Arcambal, vice-consul français à New York, se multiplient ; les produits doivent être amenés sous le pavillon américain<sup>108</sup>. De plus, les États-Unis ne sont pas un neutre parmi d'autres ;

---

<sup>105</sup> SHD-MV, BB1 4 f°196, rapport de la 1<sup>ère</sup> division des bureaux de la Marine, 30 mars 1793.

<sup>106</sup> SHD-MV, BB4 37 f°61, lettre de Dalbarade à Villaret, 3 fructidor an II (20 août 1794). Les représentants du peuple auprès de l'armée des Pyrénées occidentales ne cessent de demander ces protections pour les unités qui assurent leur ravitaillement, sans succès.

<sup>107</sup> SHD-MV, BB1 8 f°202, rapport du 26 brumaire an III (16 novembre 1794). Les propos comminatoires de Dalbarade montrent là encore l'importance accordée aux nouvelles munitions par les autorités navales, et l'on voit mal dans ce contexte comment les officiers de marine auraient pu tous décider de ne pas s'en servir.

<sup>108</sup> Silvia MARZAGALLI, « Le commerce entre la France et les États-Unis, 1793-1815. Le triomphe bordelais », art. cit., p. 152.

l'automne 1794 est un moment particulier pour les relations des deux républiques atlantiques. Après la première tentative de rapprochement de l'automne 1793 initiée par le Comité de salut public avec notamment le décret du 27 brumaire an II qui prend à témoin les neutres de l'agression britannique et le rappel de Genêt, c'est au tour des États-Unis de remplacer leur ambassadeur très critique de la Révolution française, Gouverneur Morris, par un véritable francophile, Monroe<sup>109</sup>. En réalité, la diplomatie américaine se trouve dans une position ambiguë (liée au conflit entre Fédéralistes et Républicains), et finalement plutôt favorable aux Britanniques, avec la signature du *Jay Treaty* durant le même automne 1794<sup>110</sup>. Néanmoins, l'arrivée du Républicain Monroe, qui n'est pas tenu au courant des négociations avec la Grande-Bretagne qui ont lieu au même moment, n'est pas sans effet en France.

Ce dernier parvient à Paris le 2 août 1794, seulement quelques jours après la chute de Robespierre<sup>111</sup>. Son discours impeccablement républicain prononcé à la Convention le 15 août suscite l'enthousiasme des députés ; il reçoit par la suite l'accolade fraternelle ainsi que certains des négociants qui l'accompagnent, comme Joshua Barney<sup>112</sup>. Néanmoins, au-delà de cet aspect strictement politique, Manuel Covo a bien montré que Barney et dans une certaine mesure Monroe ont pour principal intérêt les négociations commerciales, en droiture ou via Saint-Domingue. Dès le 3 septembre 1794, Monroe formule une série de demandes pour qu'il soit mis fin au harcèlement récurrent des marchands américains ; c'est-à-dire leurs détournements réguliers pour vérifier leur stricte neutralité, quand ce n'est pas leur confusion délibérée avec des unités britanniques pour s'assurer des captures supplémentaires<sup>113</sup>. La démarche de Monroe est accueillie dans un contexte favorable, car le Comité de salut public recherche justement l'appui des neutres dans l'Atlantique à ce moment-là. En particulier, le 8 octobre, un rapport des bureaux de la Marine propose de « faire naviguer pour le compte de la république sous pavillon neutre avec propriété simulée environ 100 bâtiments, [et] de faire acheter pour cette opération qui exige le plus grand secret des bâtiments provenant des prises qui se trouvent dans les ports de la république<sup>114</sup> ». Le pavillon neutre retenu pour ces navires de prise est probablement d'abord et avant tout celui des États-Unis.

---

<sup>109</sup> Sur cette première inflexion en faveur des neutres, voir *supra* chapitre quatre, 3. Sandra MOATS, *Navigating Neutrality: Early American Governance in the Turbulent Atlantic*, *op. cit.*, p. 304-305.

<sup>110</sup> *Ibid.*, p. 327-335.

<sup>111</sup> James MONROE, *A View of the Conduct of the Executive in the Foreign Affairs of the United States: As Connected with the Mission to the French Republic, During the Years 1794, 5, and 6*, London, James Ridgway, 1798, p. 6.

<sup>112</sup> *Ibid.*, p. 7. Manuel COVO, *Entrepôt of Revolutions: Saint-Domingue, Commercial Sovereignty, and the French-American Alliance*, *op. cit.*, p. 20-21.

<sup>113</sup> James MONROE, *A View of the Conduct of the Executive ...*, *op. cit.*, p. 8.

<sup>114</sup> SHD-MV, BB1 8 f° 146, « Rapport » des bureaux de la Marine au Comité de salut public, 17 vendémiaire an III (8 octobre 1794).

Dans ce cadre de nécessité mutuelle, les négociations entre le Comité de salut public et Monroe avancent bon train. Le 30 septembre, le Comité du commerce et des approvisionnements, le Comité de salut public et le Comité de la marine et des colonies se rassemblent pour délibérer sur les plaintes de Monroe, qu'il a réitérées le 22 septembre<sup>115</sup>. Ce dernier reçoit satisfaction sur l'essentiel de ses demandes, avec les arrêtés du 15 novembre 1794, qui interdisent de maltraiter les navires américains, de les détourner et de les forcer à vendre leurs cargaisons (ce qui, du fait du cours de l'assignat, s'apparente à une confiscation pure et simple<sup>116</sup>). Néanmoins, l'étape essentielle d'un retour au système du *free ships make free goods* tel que défini par le traité d'amitié de 1782 n'est pas encore franchie, et les navires américains sont toujours susceptibles d'être inquiétés lorsqu'ils sont chargés en tout ou en partie pour des puissances en guerre avec la France. La confiance progresse pourtant, et le commerce franco-américain prend un essor considérable. La Commission de commerce et approvisionnement centralise les achats aux États-Unis autour de l'agent Swan, qui procède à de nombreux achats alimentaires, en numéraire<sup>117</sup>. En l'an III, c'est-à-dire de septembre 1794 à septembre 1795, ce sont 362 navires américains qui déchargent leurs cargaisons à Bordeaux, un chiffre très supérieur à ceux des années précédentes et même de l'Ancien Régime ; ils sont principalement chargés de denrées alimentaires particulièrement nécessaires<sup>118</sup>. Ce recours aux neutres permet à la flotte française de se placer sur la défensive dans l'Atlantique. Néanmoins, contrairement à ce qu'on peut lire dans les travaux d'historiens plus à l'aise dans le domaine des échanges commerciaux, la stratégie globale de la République est bien offensive, mais principalement dans la Méditerranée<sup>119</sup>.

La flotte de Brest est impliquée dans cette stratégie et elle réceptionne soigneusement, durant l'automne, les obus qui lui sont adressés depuis Meudon ; à hauteur de « 20 obus par navires de ligne et 10 par frégates sur l'Océan », comme le prévoit l'arrêté du Comité de salut public du 2 octobre 1794<sup>120</sup>. Néanmoins, le 31 octobre, le Comité de salut public ordonne que les munitions nouvelles soient retirées des frégates, sans doute pour éviter la possibilité que les obus tombent trop facilement aux mains des Britanniques ; où peut être du fait du faible nombre déjà présents

---

<sup>115</sup> RACSP, tome 17, p. 115, arrêté du Comité de salut public du 7 vendémiaire an III (28 septembre 1794). James MONROE, *A View of the Conduct of the Executive ...*, op. cit., p. 49.

<sup>116</sup> « Arrêté des comités de salut public, des finances, etc. et relatif aux bâtimens des États-Unis et des puissances neutres », RLMC, tome 5, p. 84-87.

<sup>117</sup> Silvia MARZAGALLI, « Le commerce entre la France et les États-Unis, 1793-1815. Le triomphe bordelais », art. cit., p. 155-156.

<sup>118</sup> *Ibid.*, p. 136.

<sup>119</sup> Peter P. HILL, « Prologue to the Quasi-War: Stresses in Franco-American Commercial Relations, 1793-96 », art. cit., p. 1041.

<sup>120</sup> RACSP, *Suppléments*, vol. 3, p. 397-398. Arrêtés secrets du 11 vendémiaire an III (2 octobre 1794).

sur les vaisseaux<sup>121</sup>. Vingt coups, a fortiori pour une munition expérimentale, semblent bien peu pour venir à bout d'un navire ennemi, mais de nouvelles productions parviennent dans les ports durant tout l'automne et l'hiver. Ce travail logistique implique au premier chef le major de la flotte ; or Delmotte, qui a rempli ce rôle en 1794, a été promu contre-amiral<sup>122</sup>. Son remplacement amorce le retour des officiers nobles et/ou mis en cause sous la période précédente ; Faure, représentant à Brest écrit en effet au Comité de salut public : « Les généraux Villaret, Nielly et moi avons pensé que nous ne pouvions vous présenter personne qui en réunît plus [de qualités] que le capitaine Bruix. Vous avez fini d'anéantir les préjugés [...] sa naissance ne doit plus être un prétexte pour priver la patrie des services d'un de ses meilleurs officiers de la marine<sup>123</sup>. » Ils obtiennent gain de cause sans difficulté. Il ne s'agit d'ailleurs que d'une des individualités marquantes réintégrées dès cette date ; ainsi des techniciens comme Rosily, qui retrouve les cartes et plans, ou encore Redon de Beaupréau, ancien ordonnateur du port de Brest, libéré le 22 décembre 1795<sup>124</sup>. Kerguelen, après avoir été transféré à Paris, est élargi et reprend son travail d'influence sur le Comité de salut public ; il en va de même pour Le Large<sup>125</sup>. Le contre-amiral Sercey, lui aussi, retrouve son grade au début 1795, soldant ainsi l'épisode de l'incendie du Cap-Français en 1793 sans qu'aucun marin ne soit formellement désigné comme responsable de l'insurrection, malgré le rôle de la marine dans celle-ci<sup>126</sup>.

L'espace antillais reçoit d'ailleurs une certaine attention à l'entrée de l'hiver. Tout d'abord, le vaisseau rasé *Hercule* (capitaine Gohet-Duchesne) est envoyé à la Guadeloupe, avec le représentant Lebas<sup>127</sup>. Accompagné de quelques bâtiments plus légers, le navire quitte Brest le 17 novembre 1794, escorté jusqu'au cap Finisterre par la frégate *Gloire*<sup>128</sup>. Sa traversée est plus que laborieuse, du fait du manque de qualités maritimes du navire, récurrent chez les vaisseaux rasés<sup>129</sup>. Il s'agit d'une simple rotation de station, mais en aucun cas d'un changement du rapport de force naval sur place. Mais un projet plus ambitieux apparaît dans les documents de la Commission de la Marine, dans le plan de campagne d'hiver rédigé le 10 décembre par Dalbarade :

<sup>121</sup> *Ibid.*, p. 426, arrêté du Comité de salut public du 10 brumaire an III (31 octobre 1794).

<sup>122</sup> *Ibid.* p. 394, arrêté du Comité de salut public du 6 vendémiaire an III (27 septembre 1794).

<sup>123</sup> RACSP, tome 18, p. 131. Lettre d'Amable Faure au Comité de salut public, 23 brumaire an III (13 novembre 1794).

<sup>124</sup> RACSP, tome 19, p. 32 et 384. Arrêtés du Comité de salut public du 2 nivôse an III (22 décembre 1794) et 20 nivôse an III (9 janvier 1795).

<sup>125</sup> Yves-Joseph de KERGUELEN de TRÉMAREC, *Relation des combats et des événements de la guerre maritime de 1778...*, op. cit., p. 371.

<sup>126</sup> *Ibid.*, p. 775, arrêté du Comité de salut public du 11 pluviôse an III (30 janvier 1795).

<sup>127</sup> RACSP, *Suppléments*, vol. 3, p. 394-395, instructions secrètes du 7 vendémiaire an II (28 septembre 1794).

<sup>128</sup> SHD-MV, BB4 37 f°249, lettre de Villaret au Commissaire de la Marine, 27 brumaire an III (17 novembre 1794).

<sup>129</sup> SHD-MV, BB4 44 f°30, lettre de Gohet-Duchesne au Commissaire de la Marine, 16 frimaire an III (6 décembre 1794).

Une division de 6 vaisseaux de 74 canons [...] ferait route vers les îles du Vent ; elle détruirait les forces anglaises si elle peut les rencontrer. Elle porterait un coup funeste au commerce ennemi [...] Elle ferait apparition à Saint-Domingue, elle pourrait aider dans un coup de main, chasser les ennemis de quelques points ; les Républicains dans l'île redoubleraient d'efforts contre les ennemis. [...] Après ces croisières, elle ferait route pour s'en retourner dans nos ports et pour arriver au temps prescrit [15 germinal an III/4 avril 1795]. Dès que l'Anglais sera informé que des forces navales de la République sont aux îles du Vent, il sera dans la nécessité de détacher les vaisseaux de sa flotte pour protéger ses possessions et son commerce [...] Cette manœuvre peut faire diminuer la flotte d'Angleterre de 8 à 10 vaisseaux pour l'ouverture de la campagne<sup>130</sup>.

La mission est donc triple, puisqu'il s'agit à la fois de faire diversion pour forcer la *Royal Navy* à investir des moyens dans le théâtre antillais, de harceler les possessions ennemies et éventuellement de maîtriser la mer l'espace de quelques semaines dans l'arc antillais, par la destruction de l'escadre ennemie locale. Là encore, la recherche de la bataille est confinée à des théâtres périphériques. Les seuls vaisseaux devant embarquer six mois de vivres en sus de ceux destinés à la Méditerranée étant ceux précédemment attachés à Nielly, il est probable que dans la lignée de ses succès de l'automne cette escadre ait été désignée pour le théâtre antillais<sup>131</sup>. En revanche, son commandement passe à Van Stabel, à présent familier de l'espace américain<sup>132</sup>.

En somme, la flotte de Brest n'est pas réduite à l'inactivité ; simplement elle ne doit pas rechercher la maîtrise de la mer dans les approches atlantiques. Mais du fait de la nécessité d'escorter les escadres de Renaudin et Van Stabel et de la confiance qu'ont les représentants à Brest dans les nouvelles munitions qu'embarque la flotte de Brest, la sortie dite du Grand Hiver se présente sous des auspices ambigus.

### *Une sortie sous le signe d'une stratégie indécise et de l'anomalie météorologique*

La première évocation d'une sortie en masse de la flotte de Brest pour l'hiver est le fait de Dalbarade ; le 19 septembre 1794, celui-ci écrit à Villaret :

Le Comité n'est pas éloigné de laisser, après les coups de vent de l'équinoxe, sortir l'armée pour une croisière de 15 à 20 jours, mais il voit que les équipages manquent [...] Tu feras joindre 34 vaisseaux ; fais donc disposer à bord de chaque vaisseau tout ce qui est nécessaire pour le mettre en état d'aller à la mer. Si l'amiral Howe vient sur nos côtes ou à Quiberon, il faut bien que nos forces navales l'en chassent, et le fassent repentir de s'y être approché les obus et les boulets rouges pourront lui apprendre à écouter aux portes<sup>133</sup>.

---

<sup>130</sup> RACSP, *Suppléments*, vol. 3, p. 496, rapport de Dalbarade au Comité de salut public, 20 frimaire an III (10 décembre 1794). La version longue du document, produite dans les bureaux de la Marine le 8 décembre, est reproduite entièrement en Annexe n°11.

<sup>131</sup> SHD-MV, BB4 37 f°127, lettre de Dalbarade à Villaret, 21 brumaire an III (11 novembre 1794).

<sup>132</sup> RACSP, *Suppléments*, vol. 3, p. 403, arrêté secret du Comité de salut public, 28 frimaire an III (18 décembre 1794).

<sup>133</sup> SHD-MV, BB4 37 f°104, lettre de Dalbarade à Villaret, 3<sup>e</sup> complémentaire an II (19 septembre 1794).

D'emblée, une ambiguïté se glisse sur le rôle de la flotte de Brest ; une simple croisière de raid sur le commerce, courte a fortiori, ou une attaque de la flotte principale britannique ? Cette ambiguïté n'est pas levée par les arrêtés suivants du Comité de salut public ; celui du 2 octobre 1794 prescrit simplement le transfert de six vaisseaux en Méditerranée. Comme déjà évoqué, une croisière de deux semaines est ordonnée à l'occasion pour la flotte de Brest<sup>134</sup>. L'arrêté du 4 novembre 1794 ne précise guère plus le rôle de l'armée navale ; celle-ci doit escorter l'escadre de Renaudin destinée à Toulon, puis se poster à proximité d'Ouessant et capturer autant d'ennemis que possible<sup>135</sup>. Un document postérieur précise que l'objectif de la croisière est aussi de capturer des unités en provenance de la Méditerranée, dont le *Commerce de Marseille*, que les bureaux de la Marine savent en transit vers l'Angleterre à cette date<sup>136</sup>. Mais une éventuelle rencontre avec la flotte principale britannique reste envisagée sur un mode bien spécifique :

3° tout engagement avec l'ennemi qui serait dans le cas de compromettre l'armée navale ou les vaisseaux qui en font partie, sera soigneusement évité. Si l'armée de la République se trouve obligée de combattre, elle doit agir de manière à faire le plus de mal possible à l'ennemi, tâcher d'obtenir un succès et une victoire complète<sup>137</sup>.

La consigne est donc particulièrement ambiguë : le combat doit être évité, mais s'il a lieu malgré tout, la destruction de l'ennemi est l'objectif recherché. La déconnexion entre le plan tactique d'un côté et opérationnel et stratégique de l'autre est totale : dans une croisière qui ne cherche pas la destruction de l'adversaire, celle-ci est néanmoins souhaitée si l'on en vient au combat. Le plan de campagne d'hiver du 10 décembre confirme la sortie de la flotte au nombre de 35 vaisseaux, soit une flotte absolument considérable, toujours sans lever la confusion sur le rôle exact qu'elle doit tenir vis-à-vis de la *Channel fleet*<sup>138</sup>. Cette ambiguïté s'explique en réalité facilement : elle tient au rôle des obus et incendiaires. Le Comité de salut public reste concentré sur l'objectif méditerranéen et prohibe donc toute recherche de la bataille dans l'Atlantique ; mais persuadé de la supériorité de l'armement français, il souhaite une bataille décisive en cas de rencontre. L'éventualité d'un affrontement de flottes est par ailleurs clairement envisagée, malgré les consignes, du fait de l'énormité de l'effectif qui doit prendre la mer.

C'est dans cette incohérence stratégique qu'il faut voir la cause la plus directe des naufrages de vaisseaux pendant la croisière et donc de l'échec global de celle-ci. S'il s'agissait de rechercher une bataille décisive, attendre une période de temps clément associée à l'assurance de trouver l'ennemi à la mer était la meilleure voie à suivre. Dans le cadre d'une simple sortie de raid sur le commerce ou d'interception, l'envoi de vieux navires de ligne endommagés (précisément ceux qui

<sup>134</sup> RACSP, *Suppléments*, vol. 3, p. 397-398. Arrêtés secrets du 11 vendémiaire an III (2 octobre 1794).

<sup>135</sup> *Ibid.*, p. 430. Arrêté secret du 14 brumaire an III (4 novembre 1794).

<sup>136</sup> SHD-MV, BB4 37 f° 145, rapport des bureaux de la Marine du 27 frimaire an III (17 décembre 1794).

<sup>137</sup> RACSP, *Suppléments*, vol. 3, p. 430. Arrêté secret du 14 brumaire an III (4 novembre 1794).

<sup>138</sup> *Ibid.*, p. 496, rapport de Dalbarade au Comité de salut public, 20 frimaire an III (10 décembre 1794).

font naufrage) ne se justifiait pas. En refusant de trancher clairement entre ces deux types d'opérations, le Comité de salut public et les bureaux de la Marine ouvrent la possibilité d'un échec. Là encore, les arbitrages stratégiques et leur plus ou moins grande cohérence, plus que les décisions purement politiques ou le choix des officiers, se révèlent décisifs.

Le Comité de salut public pèche plus par hésitation que par dogmatisme, et passe très près de rectifier son erreur. Alors que l'ensemble de la flotte est prêt à sortir depuis la fin novembre, mais se trouve sans cesse repoussé par les vents d'ouest dominants, la réflexion se poursuit à Paris<sup>139</sup>. Un rapport des bureaux de la Marine du 17 décembre constate que les unités dont l'interception était recherchée sont déjà arrivées à bon port ; quant à la date de départ prévue, le 25 novembre, elle est dépassée depuis longtemps<sup>140</sup>. Surtout, « les premiers jours de la saison de l'hiver sont arrivés, dans ces temps les mers sont rudes, les mauvais temps et les coups de vent sont fréquents, une armée navale aussi considérable, si elle était atteinte du mauvais temps, courrait le plus grand risque d'essuyer de fortes avaries<sup>141</sup> ». Dans ces conditions, le Comité de salut public envoie à Brest un contrordre annulant la sortie, le 20 décembre<sup>142</sup>. Les escadres de Renaudin et de Van Stabel doivent poursuivre leur route seules dans le cas où elles auraient déjà pris la mer.

Cette séquence a fait l'objet d'un regard particulièrement soupçonneux de la part de certains observateurs. En effet, l'ordre d'annulation ne parvient pas à temps à l'armée navale de Brest, qui réalise bel et bien la croisière. Faut-il blâmer le temps de décision du Comité de salut public, qui prend trois jours avant de trancher sur la base du rapport qui lui a été transmis par les bureaux ? L'absence de véritable spécialiste de la marine au Comité de salut public durant cette période a pu jouer ; en effet, Bréard et Marec, qui sont généralement en charge de la section de Marine depuis le 9 thermidor, sont absents à cette date et ne signent pas l'arrêté de rappel de la flotte<sup>143</sup>. Ou bien est-ce le travail à l'hôtel de la Marine lui-même qui est déficient, puisque les ordres d'annulation ne sont rédigés pour Brest que très tardivement, comme l'affirme Kerguelen<sup>144</sup> ? Ce dernier rapporte d'ailleurs une rumeur selon laquelle les représentants en mission Tréhouart et Faure ont fermé délibérément les yeux sur l'ordre, arrivé à temps, qui

---

<sup>139</sup> RACSP, tome 18, p. 237. Lettre de Faure au Comité de salut public, 29 brumaire an III (19 novembre 1794). *Ibid.*, p. 804. Lettre de Tréhouart et Faure au Comité de salut public, 29 frimaire an III (19 décembre 1794).

<sup>140</sup> SHD-MV, BB4 37 f° 145, rapport des bureaux de la Marine du 27 frimaire an III (17 décembre 1794).

<sup>141</sup> *Ibid.*

<sup>142</sup> RACSP, *Suppléments*, vol. 3, p. 397-398. Arrêté secret du 30 frimaire an III (20 décembre 1794).

<sup>143</sup> Raphaël MATTA-DUVIGNAU, *Gouverner, administrer révolutionnairement : le Comité de salut public (6 avril 1793-4 brumaire an IV)*, *op. cit.*, p. 132.

<sup>144</sup> Yves-Joseph de KERGUELEN de TRÉMAREC, *Relation des combats et des événements de la guerre maritime de 1778...*, *op. cit.*, p. 371.



empêche une sortie à laquelle ils tenaient particulièrement<sup>145</sup>. Si Jacques Cambry confirme « l'impatience très prononcée des représentants du peuple » vis-à-vis de la sortie de la flotte, il n'y a pas lieu de donner crédit à cette théorie<sup>146</sup>. Ce sont en effet deux autres représentants, Villers et Desrues, qui réceptionnent le 1<sup>er</sup> janvier 1795 le contrordre, et s'empressent d'envoyer un avis à l'armée navale<sup>147</sup>. Celle-ci, néanmoins, est à cette date déjà bien éloignée.

La sortie de la flotte a été particulièrement laborieuse. Certains vaisseaux passent à plusieurs reprises le Goulet durant le mois de décembre, dans l'espoir d'un départ de toute la flotte qui est remis à plus tard à plusieurs reprises<sup>148</sup>. Cette manœuvre est particulièrement risquée au vu du volume considérable de navires concernés, qui augmente les probabilités d'accident. La flotte atteint en effet des effectifs sans précédent pour la période révolutionnaire, avec 35 vaisseaux :

---

<sup>145</sup> *Ibid.* Il est permis de penser qu'un Jeanbon Saint-André aurait réclamé l'annulation d'une sortie en masse telle que celle-ci, mais le représentant en mission n'est plus à cette date membre du Comité de salut public et son importance politique en diminution empêche tout contrepoids local à la direction parisienne.

<sup>146</sup> Jacques CAMBRY, *Voyage dans le Finistère, ou Etat de ce département en 1794 et 1795, volume II, op. cit.*, p. 86-87. C'est aussi l'avis affiché de Kerguelen lui-même, mais son choix de rapporter la rumeur vise probablement à insinuer le doute.

<sup>147</sup> RACSP, tome 19, p. 211. Lettre de Villers et Desrues au Comité de salut public, 12 nivôse an III (1<sup>er</sup> janvier 1795).

<sup>148</sup> RACSP, tome 18, p. 804. Lettre de Tréhouart et Faure au Comité de salut public, 29 frimaire an III (19 décembre 1794).

| Vaisseau               | Capitaine    | Canons | Escadre        |
|------------------------|--------------|--------|----------------|
| <i>Montagnard</i>      | Richery      | 74     | Avant-Garde    |
| <i>Scipion</i>         | Huguet       | 80     | Avant-Garde    |
| <i>31 mai</i>          | Gantheaume   | 74     | Avant-Garde    |
| <i>Jemmapes</i>        | Lafond       | 74     | Avant-Garde    |
| <i>Majestueux</i>      | Le Beau      | 110    | Avant-Garde    |
| <i>Aquilon</i>         | La Terre     | 74     | Avant-Garde    |
| <i>Patriote</i>        | Le Tendre    | 74     | Avant-Garde    |
| <i>Républicain</i>     | Longer       | 110    | Avant-Garde    |
| <i>Entreprenant</i>    | Dufay        | 74     | Avant-Garde    |
| <i>Gasparin</i>        | L'Hermite    | 74     | Centre         |
| <i>Neptune</i>         | Tiphaigne    | 74     | Centre         |
| <i>Révolution</i>      | Lalande      | 74     | Centre         |
| <i>Tourville</i>       | Henry        | 74     | Centre         |
| <i>Montagne</i>        | Vignot       | 118    | Centre         |
| <i>Marat</i>           | Le Franck    | 74     | Centre         |
| <i>Superbe</i>         | Coulomb      | 74     | Centre         |
| <i>9 thermidor</i>     | Doré         | 80     | Centre         |
| <i>Alexander</i>       | Guillemet    | 74     | Centre         |
| <i>Redoutable</i>      | Moncousu     | 74     | Arrière-Garde  |
| <i>Révolutionnaire</i> | Le Gouardun  | 110    | Arrière-Garde  |
| <i>Nestor</i>          | Monnier      | 74     | Arrière-Garde  |
| <i>Convention</i>      | Terrasson    | 74     | Arrière-Garde  |
| <i>Terrible</i>        | Bedout       | 110    | Arrière-Garde  |
| <i>Le Pelletier</i>    | Raillard     | 74     | Arrière-Garde  |
| <i>Trajan</i>          | Le Ray       | 74     | Arrière-Garde  |
| <i>Indomptable</i>     | Lamesle      | 80     | Arrière-Garde  |
| <i>Tyrannicide</i>     | Dordelin     | 74     | Arrière-Garde  |
| <i>Eole</i>            | Trinqualléon | 74     | Escadre légère |
| <i>Tigre</i>           | Matagne      | 74     | Escadre légère |
| <i>Zélé</i>            | Porlodec     | 74     | Escadre légère |
| <i>Jean Bart</i>       | Pillet       | 74     | Escadre légère |
| <i>Audacieux</i>       | Pilastre     | 74     | Escadre légère |
| <i>Téméraire</i>       | Morel        | 74     | Escadre légère |
| <i>Mucius</i>          | Larréguy     | 74     | Escadre légère |
| <i>Fougueux</i>        | La Brière    | 74     | Escadre légère |

Table n° 12 : Composition et ordre de la flotte de Brest au moment de la sortie du « Grand Hiver<sup>149</sup> »

<sup>149</sup> SHD-MV, BB4 68 f° 229, « Tableau nominatif des bâtiments composant l'armée navale de la République », sans date. *Ibid.*, f° 232, « Ligne de bataille ordre naturel », sans date. La flotte est aussi accompagnée de 23 frégates et corvettes.

Le 17 décembre, notamment, l'essentiel de la flotte tente de s'extraire de la rade de Brest, mais le 18 du même mois seuls 19 vaisseaux ont mouillé à Bertheaume. Devant le « baromètre qui baisse à vue d'œil », Renaudin fait revenir en rade de Brest, le 22 décembre, l'essentiel des vaisseaux qui s'étaient avancés avec lui<sup>150</sup>. Une nouvelle tentative de départ a lieu le 24, mais très vite les vaisseaux *Redoutable* et *Républicain* se trouvent en difficulté. Ce dernier, sorti en second après le *Superbe*, s'échoue sur le Roc Mingant dans le Goulet, quasiment au plus haut de la marée (ce qui le condamne avec certitude) et doit rapidement appeler au secours<sup>151</sup>. La cause exacte de ce naufrage est difficile à évaluer ; mais il n'est pas particulièrement étonnant que les multiples manœuvres de la flotte sur les approches de Brest, en plein hiver, aient eu pour résultat un accident. Le capitaine Le Franck du *Marat* attribue l'échec à la volonté de sortir en cette saison, et à une mauvaise lecture des indices météorologiques : « Encore heureux sy le vaisseau le superbe et le redoutable ont échappé aux évènements malheureux qui arrivent trop malheureusement dans une pareille saison, le soleil au solstice d'hiver, le baromètre à 27° 1/2, tout annonçant absolument ce qui devait arriver<sup>152</sup>. » Sur le *Républicain*, de manière classique, la faute est renvoyée au pilote<sup>153</sup>. La perte d'un trois-ponts est en tout cas un rude coup pour la flotte ; d'autant qu'une inévitable lecture allégorique de la perte du navire, liée au nom du vaisseau, se répand. Villaret, notamment, déplore la perte « d'un bâtiment dont le nom présageoit une autre destinée<sup>154</sup>. » Seule consolation pour l'amiral, l'équipage est presque entièrement sauvé, notamment du fait de sa « subordination » et de son calme durant le naufrage ; une partie du matériel embarqué est aussi récupéré<sup>155</sup>. Tout n'est néanmoins pas sauvé, puisque les fouilles archéologiques de l'épave ont mis au jour des canons, des boulets et autres mécanismes de fusil<sup>156</sup>.

La perte du *Républicain* s'inscrit bien sûr dans le cadre d'un coup de vent particulièrement violent ; sur la flotte, 14 câbles d'ancre sont rompus durant ces journées ; le *Zélé*, mouillé en rade, chasse jusqu'à l'île Longue sous l'effet de la tempête<sup>157</sup>. Ces difficultés ne découragent néanmoins pas les officiers et les représentants Tréhouart et Faure qui ont embarqué sur la flotte. Avec le

<sup>150</sup> SHD-MV, BB4 68 f° 234, « Journal du Vice Amiral Villaret », entrée du 29 frimaire an III (18 décembre 1794). *Ibid.*, f° 235, entrée du 2 nivôse an III (22 décembre 1794).

<sup>151</sup> *Ibid.*, f° 236, entrée du 4 nivôse an III (24 décembre 1794).

<sup>152</sup> SHD-MV, BB4 72 f° 185, journal de bord du *Marat*, 4 nivôse an III (24 décembre 1794).

<sup>153</sup> Henri LACHÈSE, *L'armée navale de l'Océan, de vendémiaire à messidor an III. La croisière du Grand Hiver. Le combat de Groix.*, [inédit], Centre des hautes études navales, 1934, p. 13-14. Notice BNF : FRBNF45149374.

<sup>154</sup> SHD-MV, BB4 68 f° 238, « Journal du Vice Amiral Villaret », entrée du 4 nivôse an III (24 décembre 1794).

<sup>155</sup> *Ibid.*

<sup>156</sup> Épave du *Républicain*, iso 2779RPB29, *Atlas Ponant*, [En ligne] URL : <https://www.atlasponant.fr/carte-interactive?matricule=029RPB001>, consulté le 11 avril 2023.

<sup>157</sup> SHD-MV, BB4 68 f° 237, « Journal du Vice Amiral Villaret », entrée du 4 nivôse an III (24 décembre 1794).

retour temporaire du beau temps, la flotte s'extrait laborieusement de la rade les 29 et 30 décembre<sup>158</sup>. À ce moment, Villaret retrouve un peu d'optimisme : « La brise d'est qui nous favorise me fait espérer un temps superbe pour notre croisière. Puisse la rencontre de quelques divisions et de quelques convois nous dédommager de la perte que viennent de nous occasionner l'ignorance et la faiblesse de quelques individus<sup>159</sup>. » Néanmoins les difficultés ne tardent pas à apparaître, puisque seulement deux jours plus tard, l'escadre légère se sépare du reste de l'armée navale menée par Villaret, de nuit et alors que le vent souffle en tempête<sup>160</sup>. Dès cette date la flotte ne peut donc plus guère combattre la flotte de Howe, ce qui rend inutile l'emploi de tant de vaisseaux. Revenant sur la sortie à leur retour, les représentants Faure et Tréhouart écrivent avec candeur au Comité de salut public : « Howe n'a pas osé venir nous chercher. Nous ne l'avons jamais craint, pour mieux dire, nous n'avons pas pensé à lui tant était grande notre inquiétude sur le sort de nos malheureux vaisseaux<sup>161</sup>. » Cette impréparation tant concrète que mentale au combat aurait pu avoir des résultats désastreux en cas d'affrontement de flottes.

À la fin décembre néanmoins, la flotte n'est pas encore en difficulté, en revanche elle ne fait que peu de prises ; et enfin le vent d'est, si commode pour quitter Brest, ne donne pas de signe de faiblesse, ce qui compromet le retour de la flotte dans le cadre d'une croisière qui ne devait durer que deux semaines<sup>162</sup>. Au terme de la première semaine de janvier, la flotte commence à faire des prises à l'approche de l'Irlande qui est observée par les frégates de l'armée, mais l'inquiétude commence à poindre dans le journal de Villaret : « La constance des vents de S-E m'affecte d'autant plus que plusieurs vaisseaux sont au moment de manquer de bois à feu et que s'il ne survient pas quelque changement dans le tems il m'est impossible de prévoir l'époque de notre rentrée<sup>163</sup>. » Le 10 les dégâts commencent à s'accumuler sur la flotte du fait d'un premier coup de vent ; lesquels viennent s'ajouter à la perte de mâts de hune dans le petit temps, laquelle irrite particulièrement Villaret<sup>164</sup>. Dès la mi-janvier, ce dernier songe à rentrer à Brest dès que possible, malgré le ralliement d'une partie des vaisseaux de Nielly, et ce d'autant plus que les premières voies d'eau

<sup>158</sup> *Ibid.*, f°239, « Journal du Vice Amiral Villaret », entrée du 9 nivôse an III (29 décembre 1794).

<sup>159</sup> SHD-MV, BB4 37 f°254, lettre de Villaret au Commissaire de la Marine, 9 nivôse an III (29 décembre 1794).

<sup>160</sup> SHD-MV, BB4 68 f°240, « Journal du Vice Amiral Villaret », entrée du 11 nivôse an III (31 décembre 1794).

<sup>161</sup> SHD-MV, BB4 67, f°85, lettre des représentants Tréhouart et Faure au Comité de salut public, 15 pluviôse an III (3 février 1795).

<sup>162</sup> SHD-MV, BB4 68, f°241, « Journal du Vice Amiral Villaret », entrée du 13 au 14 nivôse an III (2 au 3 janvier 1795) : « Je suis bien étonné de ne rien trouver : il paraît que les anglois ne naviguent plus avec cette confiance qui a été si avantageuse aux approvisionnements de la République ».

<sup>163</sup> *Ibid.*, f°243-246, entrées du 15 au 21 nivôse an III (4 au 10 janvier 1795). La leçon de la campagne de 1794 a été retenue car cette fois la majorité des prises est brûlée.

<sup>164</sup> *Ibid.*, f°246-248, entrée du 21 au 24 nivôse an III (10 au 13 janvier 1795).

sont signalées sur la flotte<sup>165</sup>. Le coup de vent retombe néanmoins dans les jours qui suivent ; le 19 janvier, la flotte peut faire le branle-bas et l'entraînement au canon, malgré les dégâts déjà subis<sup>166</sup>.

Néanmoins, le temps ne tarde pas à redevenir mauvais, et les dégâts sur la flotte à s'aggraver. Le *Superbe* fait déjà 44 pouces d'eau à l'heure le 24 janvier ; Villaret écrit dans son journal : « Plusieurs bâtimens sont si vieux et d'autres sont si mal approvisionnés que je suis dans les plus vives transes<sup>167</sup>. » Le 25 janvier en fin de journée, les vents d'est cèdent enfin : la flotte se dirige vers l'ouest et Brest aussi vite que possible. Néanmoins le 28, le vent de sud-ouest « qui semblait devoir nous conduire au port est presque totalement tombé. [...] Rien n'égale mes angoisses<sup>168</sup> », écrit Villaret. Cette dernière difficulté en particulier s'observe clairement à l'aide des relevés astronomiques de la flotte :

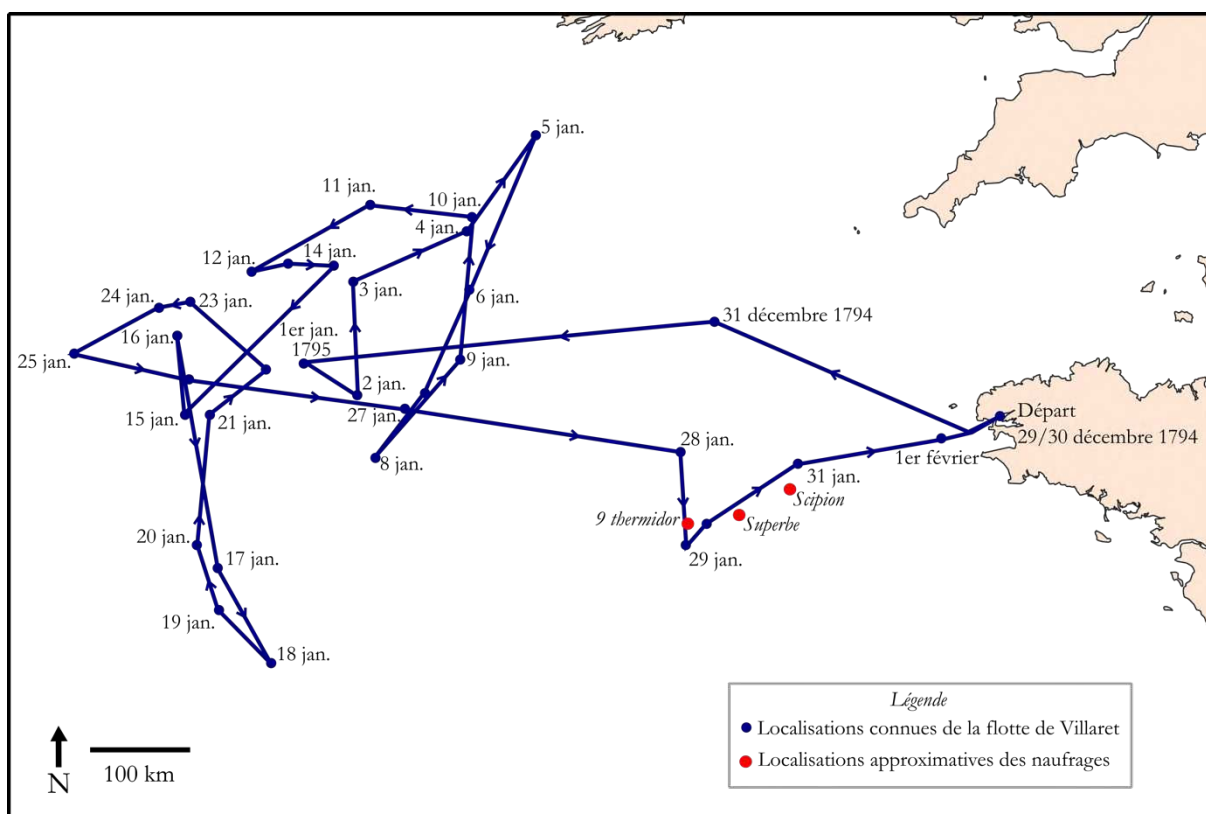


**Schéma n°6 : Trajet de la flotte principale de Villaret durant la croisière du « Grand Hiver<sup>169</sup> »**

<sup>165</sup> *Ibid.*, f°248, entrée du 24 au 25 nivôse an III (13 au 14 janvier 1795).

<sup>166</sup> *Ibid.*, f°250. SHD-MV, BB4 71 f°208, journal du *Gasparin*, entrée du 30 nivôse an III (19 janvier 1795).

<sup>167</sup> SHD-MV, BB4 68 f°253, « Journal du Vice Amiral Villaret », entrée du 4 au 5 pluviôse an III (23-24 janvier 1795).

<sup>168</sup> *Ibid.*, f°255, entrée du 7 au 8 pluviôse an III (26-27 janvier 1795).

<sup>169</sup> *Ibid.*, f°234 à 259 ; SHD-MV, BB4 74, f°153-161, procès-verbal du naufrage du *Scipion*, 12 pluviôse an III (31 janvier 1795). SHD-MV, BB4 73 f°104, « Procès-verbal de la perte du vaisseau le 9 thermidor », 10 pluviôse an III (29 janvier 1795).

Si dès le 30 janvier la flotte peut à nouveau se diriger vers l'Ouest à la faveur d'un nouveau changement de vent, la situation est entre temps devenue dramatique sur la flotte. Les navires en grande difficulté, le *Superbe*, le *Scipion* et le 9 thermidor gréent autant de pompes que possible (7 pour ce dernier) et s'en font prêter par les autres vaisseaux<sup>170</sup>. Néanmoins, elles n'étaient les voies d'eau qu'à grand-peine et certains navires en sont réduits aux extrémités ; le *Scipion* jette à l'eau son artillerie et son fourneau à boulets<sup>171</sup>.



Illustration n°8 : Corps de pompe du vaisseau les *Droits de l'Homme*<sup>172</sup>

Finalement, ce même 30 janvier, le *Superbe* fait naufrage, ainsi que le *Scipion* ; le lendemain 31 c'est le tour du 9 thermidor<sup>173</sup>. Tous sont évacués dans un ordre relatif, le scénario d'un pillage de la soute à alcool étant évité. Seize hommes se noient sur le *Scipion*, principalement car ils ont tenté de sauter dans la chaloupe plutôt que d'y descendre ; les autres sont sauvés par le 31 mai<sup>174</sup>. Le 2 février, la flotte exsangue de Villaret mouille en rade de Brest ; mais les inquiétudes ne sont

<sup>170</sup> SHD-MV, BB4 74 f°158, procès-verbal du naufrage du *Scipion*, 12 pluviôse an III (31 janvier 1795). Le ressort politique est employé par les officiers au même titre que pour un combat : « L'eau nous gagnant toujours malgré le jeu non interrompu des 9 pompes qui étaient servis avec le plus grand courage, le capitaine et les officiers s'y portant avec zèle et encourageant l'équipage aux cris de vive la République. »

<sup>171</sup> SHD-MV, BB4 74 f°277, « Suite du journal du capitaine du vaisseau Le Superbe », 19 pluviôse an III (7 février 1795) : « ce fourneau pesait environ sept tonneaux et était sur la partie du vaisseau qui demandait du soulagement. »

<sup>172</sup> Mobilier issu de la fouille de l'épave du vaisseau (naufragé au début 1797), 33DRH29. Longueur, 96,5 cm ; Diamètre : ext. 37,5 cm ; int. 16,5 cm ; bronze. *Atlas Ponant*, [En ligne], consulté le 12 avril 2023, URL : <https://www.atlasponant.fr/carte-interactive?matricule=029DRH001>.

<sup>173</sup> SHD-MV, BB4 74, f°158-159, procès-verbal du naufrage du *Scipion*, 12 pluviôse an III (31 janvier 1795). SHD-MV, BB4 73 f°104-107 « Procès-verbal de la perte du vaisseau le 9 thermidor », 10 pluviôse an III (29 janvier 1795). SHD-MV, BB4 72 f°270, « Copie du journal du Commandant Vignot, capitaine commandant le vaisseau La Montagne », entrée du 11 au 12 pluviôse an III (30-31 janvier 1795).

<sup>174</sup> SHD-MV, BB4 74 f°159, procès-verbal du naufrage du *Scipion*, 12 pluviôse an III (31 janvier 1795).

pas finies pour l'amiral, car l'armée navale est loin d'être au complet<sup>175</sup>. L'essentiel des vaisseaux rejoignent dans les heures et jours qui suivent, mais la *Convention* et le *Pelletier*, endommagés, doivent se dérouter sur Groix, ainsi que le *Fougueux*<sup>176</sup>. Le *Téméraire*, dans un état catastrophique, rejoint Saint-Malo et plus précisément l'estuaire de la Rance<sup>177</sup>. En effet, l'escadre légère à laquelle il appartient n'a pas eu une navigation plus facile que le corps de bataille, mais la meilleure qualité des vaisseaux qui la composent permet d'éviter les naufrages en mer et les autres unités parviennent finalement à Brest quelques jours avant Villaret<sup>178</sup>. Néanmoins, le *Neptune*, parti en retard de Brest et qui s'est joint à l'escadre légère, va s'échouer sur la vase en rade de Perros-Guirec alors qu'il coule bas<sup>179</sup>. C'est notamment en raison de la nécessité de garder à l'œil ce vaisseau que Van Stabel annule de lui-même sa mission pour les Antilles ; mais aussi du fait des dommages de ses propres navires. Il en va de même pour Renaudin et le renfort prévu pour la Méditerranée : « Tous les vaisseaux ont tant souffert que les représentants du Peuple ont jugé indispensable ainsi que moi de permettre aux six vaisseaux de la division de Renaudin de rentrer pour se mettre à même de suivre leur destination », écrit Villaret à son retour<sup>180</sup>. L'objectif principal de la sortie n'est donc pas rempli. Sans même évoquer les pertes de la flotte, la croisière est donc un échec. Néanmoins, un bilan complet du « Grand Hiver » suppose de nombreuses mises en perspectives : technique, chiffrée, mais aussi internationale.

#### *Bilan et conséquences du « Grand Hiver » : l'amorce d'un tournant stratégique ?*

Les pertes les plus spectaculaires liées à la croisière sont celles du *Républicain*, naufragé sur le Mingant et dessiné par Pierre Ozanne dans cette position ; ainsi que les navires ayant coulé en pleine mer, c'est-à-dire le *Superbe*, le 9 thermidor et le *Scipion*<sup>181</sup>. Mais à ces quatre vaisseaux perdus il faut en réalité en ajouter bien d'autres. En effet, le *Neptune* à Perros se révèle finalement irrelevable ; les dégâts du *Téméraire* et du *Gasparin* sont aussi bien trop considérables pour

<sup>175</sup> SHD-MV, BB4 68 f°259, « Journal du Vice Amiral Villaret », entrée du 13 au 14 pluviôse an III (1<sup>er</sup> au 2 février 1795).

<sup>176</sup> SHD-MV, BB4 67 f°130-131, lettres de Dalbarade au Commandant des armes à Lorient, 21 et 27 pluviôse an III (9 et 15 février 1795).

<sup>177</sup> *Ibid.*, f°5, lettre de Dalbarade à Villaret, 18 pluviôse an III (6 février 1795).

<sup>178</sup> SHD-MV, BB4 70 f°208, « Journal nautique du capitaine Cornic, montant le vaisseau les Droits de l'Homme », entrée du 9 au 10 pluviôse an III (28 au 29 janvier 1795).

<sup>179</sup> SHD-MV, BB4 67 f°82, « Précis des événements du vaisseau le Neptune naufragé à Perros le neuf pluviôse ». À noter qu'il s'agit d'un « vaisseau déjà très indigent depuis le combat du 13 prairial » (*Ibid.*). Cette fois, la cambuse est forcée durant le naufrage et près de cinquante marins se noient, la plupart pris de boisson.

<sup>180</sup> SHD-MV, BB4 68 f°08, lettre de Villaret au Commissaire de la Marine, 15 pluviôse an III (3 février 1795).

<sup>181</sup> Voir le dessin frappant de Pierre Ozanne en Annexe n°15.7. Voir Annexe n°3.50, 3.57, 3.32, 3.55 pour les fiches des vaisseaux concernés.

pouvoir les reconstruire<sup>182</sup>. Mais surtout, des vaisseaux qui pour certains n'ont relevé que des voies d'eau mineures se révèlent finalement très endommagés et ne reprennent plus jamais la mer. Il s'agit des navires *Révolutionnaire*, *Entreprenant* et *Audacieux*<sup>183</sup>. Même si certains de ces vaisseaux ne sont rayés des listes que des années plus tard, c'est seulement parce qu'ils attendent pour la plupart une refonte qui ne vient jamais ; la sortie de l'hiver 1794-1795 est donc bien leur dernière opération. Cette méthodologie, si elle comporte une part de téléologie, est la mieux à même de rendre les évolutions de la ligne de bataille française. Celle-ci perd donc 10 vaisseaux (dont deux trois-ponts) et se retrouve en mars 1795, malgré la prise de l'*Alexander* et l'achèvement de deux navires de ligne durant l'hiver, réduite à 44 unités<sup>184</sup>. Ce total catastrophique est à l'évidence un des fondements des inflexions stratégiques de l'année 1795.

Mais comment expliquer l'ampleur des dégâts sur la flotte, alors qu'il n'y a pas eu de combat ? Les dommages subis durant la campagne de Prairial ont été un facteur aggravant, notamment pour le *Révolutionnaire* gravement avarié dans son combat solitaire du 28 mai 1794<sup>185</sup>. Par ailleurs, le manque d'officiers mariniers a pu jouer ; car ceux-ci ont un rôle essentiel dans la réparation à la mer des unités de l'époque moderne<sup>186</sup>. Or en mai 1795, sur une flotte réduite à 17 vaisseaux de ligne à Brest, il manque 72 premiers maîtres, seconds maîtres et aides de charpentage et de calfatage<sup>187</sup>. Néanmoins, les équipages n'ont pas ménagé leurs efforts :

Nous avons employé toutes les ressources imaginables pour préserver du naufrage les malheureux vaisseaux submergés. Voiles lardées\*, ceintrage\*, canons jettés à la mer, pompes triplées ou quadruplées, secours d'hommes, officiers majors et capitaine en second de la Montagne détachés pour encourager et rassurer les équipages, rien n'a pu les sauver<sup>188</sup>.

Cet élément d'explication, comme celui des dégâts subis durant l'année 1794, est donc insuffisant. Et pour cause : si certains navires français s'ouvrent littéralement à la mer durant la croisière, c'est que leurs fonds ont été rongés par la galvanisation, du fait de leur chevillage en fer et doublage en cuivre.

---

<sup>182</sup> Voir Annexe n° 3.43, 3.58, 3.25, pour les fiches des vaisseaux concernés. Alain DEMERLIAC, *La marine de la Révolution : nomenclature des navires français de 1792 à 1799*, op. cit., p. 22, 25 et 27.

<sup>183</sup> Voir Annexe n° 3.52, 3.20, 3.6 pour les fiches des vaisseaux concernés.

<sup>184</sup> Voir Annexe n° 1.5.

<sup>185</sup> Voir *supra* chapitre cinq, 2.

<sup>186</sup> Olivier CHALINE, « Les moyens du bord. Réparer le navire à la mer au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Revue d'histoire maritime*, 2018, n° 25, p. 177.

<sup>187</sup> SHD-MV, BB4 68 f° 128, « Situation des équipages de l'armée », 1<sup>er</sup> prairial an III (20 mai 1795).

<sup>188</sup> *Ibid.*, f° 09, lettre de Villaret au Commissaire de la Marine, 15 pluviôse an III (3 février 1795).

\* Le terme désigne l'action de passer une voile renforcée avec de l'étoupe sous le navire, afin d'aveugler une voie d'eau.

\* Il s'agit d'entourer un vaisseau de plusieurs tours d'un câble ou grelin, afin de le lier, lorsqu'on craint qu'il ne s'entrouvre.



En effet, si les navires coulés ou avariés définitivement ont quinze ans d'âge en moyenne, avec certains datant des années 1760, le problème est moins leur usure qu'une caractéristique indirectement liée à l'âge : leur chevillage en fer, systématique avant 1786 et encore employé ponctuellement par la suite<sup>189</sup>. Le résultat, c'est une corrosion galvanique qui fait des ravages sur les fonds des navires, principalement en réduisant comme une peau de chagrin le chevillage de la coque. Dès le 20 janvier, le *Superbe* signale qu'il a sept chevilles cassées<sup>190</sup>. Le 23, sur le *Gasparin*, le maître charpentier signale « dans le faux pont trente-trois chevilles de fer cassées<sup>191</sup> ». Mais les marins ne s'en tiennent pas au constat et ont bien conscience que ces cassures sont liées à la corrosion ; avant même la généralisation des avaries, Villaret inscrit dans son journal que « le capitaine Coulomb [du *Superbe*] et tout son équipage sont convaincus que presque tous les écarts\* de la partie de l'avant de leur bâtiment ont manqué à la fois parce qu'il était chevillé en fer<sup>192</sup> ». Tréhouart et Faure dressent un constat frappant de lucidité sur les navires coulés ou endommagés dans leur correspondance avec le Comité de salut public :

Après vous avoir appris nos malheurs, nous devons vous en détailler les causes. [...] Le *Neuf Thermidor* et le *Scipion* [...] étaient chevillés en fer et doublés en cuivre dont l'acide avait rongé le fer au point de réduire une cheville de quinze lignes de diamètre à la grosseur d'un clou ordinaire. [...] Le *Superbe* n'avait jamais fait d'eau. Il était obligé en rade d'en jeter dans la calle pour y renouveler l'air. Il n'était pas très vieux ; mais doublé depuis longtemps, il a éprouvé comme les autres une déliaison générale [...]. Enfin tous les vaisseaux qui sont dans le même cas ont fait de l'eau et ont besoin de réparation. Ceux qui au contraire sont chevillés en cuivre seraient prêts à reprendre la mer. Nous sommes convaincus que si les premiers ne sont dédoublés pour être rechevillés, au premier combat on les verra couler comme le malheureux Vengeur<sup>193</sup>.

En effet, le delta de dégâts subis entre les navires chevillés en fer et ceux en cuivre est spectaculaire, puisqu'aucun vaisseau de cette dernière catégorie ne signale de difficultés particulières ; il s'agit bien de l'aspect central, et non pas l'âge des vaisseaux. Le caractère irrémédiable des avaries subies par les navires chevillés en fer et qui n'ont pas coulé se comprend mieux à travers ce diagnostic : c'est toute la coque des unités concernées qui est endommagée par la corrosion galvanique. Villaret confirme le diagnostic des représentants dans sa lettre du 3 février où il écrit à Dalbarade : « Tous les capitaines imputent leur malheur à la vétusté de leurs bâtimens et à leur chevillage en fer, presque tous les écarts ont manqué, parce que les chevilles rongées par

<sup>189</sup> Voir supra chapitre un, 2 et Annexe n°3.

<sup>190</sup> SHD-MV, BB4 74 f°269, « Suite du journal du capitaine du vaisseau Le *Superbe* », 19 pluviôse an III (7 février 1795).

<sup>191</sup> SHD-MV, BB4 71 f°212, journal du *Gasparin*, 15 pluviôse an III (3 février 1795).

\*Il s'agit de la jonction, bout-à-bout, de deux pièces de charpente.

<sup>192</sup> SHD-MV, BB4 68 f°257, « Journal du Vice Amiral Villaret », entrée du 11 au 12 pluviôse an III (30-31 janvier 1795).

<sup>193</sup> SHD-MV, BB4 67, f°85, lettre des représentants Tréhouart et Faure au Comité de salut public, 15 pluviôse an III (3 février 1795).

le cuivre les avaient réduites au-dessous de la grosseur d'un cloud ordinaire<sup>194</sup>. » Le traumatisme engendré par cette question est profond, et pèse de tout son poids sur les opérations subséquentes de la marine révolutionnaire. Deux ans plus tard, lors de la préparation de l'expédition d'Irlande, Morard de Galles refuse d'employer le *Zélé* car « étant chevillé en fer, je pense qu'il serait imprudent de le comprendre dans l'expédition, craignant quoiqu'il ne fasse pas d'eau actuellement, que le premier mauvais temps que nous pourrions éprouver ne renouvelle à l'égard de ce vaisseau, les scènes affligeantes qui eurent lieu dans l'armée partie en nivôse de l'an 3<sup>195</sup> ».

Paradoxalement, ce constat vient aussi nuancer fortement le bilan de la sortie. En effet, tous les navires perdus étaient porteurs de ce défaut fatal, que seul un improbable rechevillage général aurait pu corriger. Tôt ou tard, ces vaisseaux allaient se révéler défailants, et leur naufrage dans une croisière plutôt qu'en plein combat (circonstance évoquée par Faure et Tréhouart) a permis d'éviter de lourdes pertes humaines, celles-ci se limitant à une centaine de marins pour toute la flotte. Villaret notamment tente d'insister sur la dimension vétuste des navires perdus, tout en soulignant auprès de Dalbarade les autres points positifs de la croisière :

Tu verras par les Etats que te fait passer le chef civil de l'armée que nous avons fait à peu près 70 prises dont plusieurs fort riches et 1 200 à 1 500 prisonniers. C'est sans doute un faible dédommagement de nos pertes, mais si la République a perdu d'un côté de vieux vaisseaux dont elle n'eut jamais pu faire usage, elle a acquis de l'autre une très grande quantité de marins ; car jamais campagne ne fut plus propre à instruire des officiers, à former des matelots et à amariner les réquisitions que celle que nous venons de faire<sup>196</sup>.

Au vu de la configuration météorologique subie par l'armée navale et de la multiplicité des manœuvres employées pour sauver les navires, il n'y a en effet pas de doute sur le fait que l'instruction ait progressé à grande vitesse durant le mois où la flotte reste en mer. Marec, rentré au Comité de salut public le 7 janvier 1795 pendant la croisière, en fait le rapport à la Convention au début février en reprenant l'essentiel des arguments de Villaret. Il affirme en effet : « Cette croisière a été marquée par des succès et des malheurs. D'un côté nous avons retenu dans l'oisiveté la grande flotte de Howe ; [...] Nous avons mis à contribution le commerce de nos ennemis en faisant 70 prises avec 12 à 15 cents prisonniers. La France, en déployant sur l'océan, en hiver, une flotte de 34 vaisseaux, a prouvé qu'elle était toujours en mesure contre la puissance anglaise<sup>197</sup>. » À la liste des gains de la croisière, il est d'ailleurs possible d'ajouter des éléments dont Villaret et Marec n'ont pas conscience : tout d'abord, dès que la nouvelle de la présence à la mer de la flotte

---

<sup>194</sup> SHD-MV, BB4 68 f°09, lettre de Villaret au Commissaire de la Marine, 15 pluviôse an III (3 février 1795).

<sup>195</sup> SHD-MV, BB4 102 f°150, lettre de Morard de Galles au Ministre de la Marine, 21 brumaire an IV (12 novembre 1795).

<sup>196</sup> SHD-MV, BB4 68 f°09, lettre de Villaret au Commissaire de la Marine, 15 pluviôse an III (3 février 1795).

<sup>197</sup> *Journal de Perlet*, n°872, 25 pluviôse an III (13 février 1795), p. 4. Pour la date d'entrée de Marec, voir Bernard GAINOT, *Dictionnaire des membres du Comité de Salut Public - Dictionnaire analytique, biographique et comparé des 62 membres du Comité de Salut Public*, Paris, Tallandier, 1990, p. 87.

de Brest est connue en Angleterre, du fait de l'activité de Sidney Smith, tous les convois sont arrêtés, pendant de longues semaines<sup>198</sup>. Mais surtout, l'apparente impunité de la croisière française a des effets politiques non négligeables : la *Royal Navy* et le cabinet de Pitt subissent des critiques acerbes durant la période pour leur réaction perçue comme lente ; l'amiral Hood notamment se fait l'écho de ces mouvements d'opinion<sup>199</sup>. Ce n'est en effet qu'au début février que la flotte de Howe prend la mer ; cette date tardive ne l'empêche pas d'ailleurs de rencontrer des difficultés vis-à-vis de la météo.

Une analyse clinique et détachée de la croisière du « Grand Hiver » est donc susceptible d'y voir un succès pour la République, car elle y gagne des prises (à une époque de disette) et de l'aguerrissement, ainsi qu'un regard plus lucide sur la qualité de son matériel. Néanmoins, dans le contexte politique de l'hiver 1795, une telle analyse est impossible, et la marine républicaine subit un feu de critiques.

En effet, loin d'adhérer au diagnostic de Marec, une partie de la presse et de l'opinion publique fustige sévèrement la marine républicaine, ne retenant, de manière compréhensible, que les pertes de navires en l'absence de tout combat. Le retournement de l'opinion est d'ailleurs assez brutal, car la marine était portée à la fin de 1794 par un certain vent d'optimisme. Le naufrage du *Vengeur du Peuple* a notamment souligné l'importance de la marine dans l'opinion, et la collecte décidée pour le remplacer reçoit une large publicité et un certain succès<sup>200</sup>. Les succès relatifs de l'automne, la prise de l'*Alexander* et l'éloignement des fronts terrestres font écrire à Monroe, le 13 janvier 1795, au moment même de la croisière d'hiver :

A mon avis, cette République est déterminée à poursuivre la guerre jusqu'à ce que la puissance maritime de l'Angleterre soit brisée ; dans la situation actuelle et notamment si l'on compare les populations [...], je ne vois pas comment on pourrait l'empêcher. Une seule victoire sur mer suffit pour atteindre l'objectif, et la rapidité avec laquelle les navires sont construits et les flottes équipées ici est inconcevable. En quelques semaines, la flotte de Brest est sortie deux fois (elle est d'ailleurs dehors en ce moment), [...] On a observé ici des signes d'une disposition à prendre la mer et à décider le sort de la Grande-Bretagne dans une bataille, si bien qu'il est probable que quelque chose de décisif se produise bientôt<sup>201</sup>.

<sup>198</sup> Julian CORBETT, Herbert RICHMOND (eds.), *The Spencer Papers*, op. cit., vol. 1, p. 21-22.

<sup>199</sup> Roger MORRISS, *The Channel Fleet and the Blockade of Brest, 1793-1801*, op. cit., p. 109-110.

<sup>200</sup> Thierry ROQUINCOURT, « Le mythe du «Vengeur» », dans Michel VOVELLE (dir.), *Révolution et République : l'exception française*, Paris, Kimé, 1994, p. 479-495. La collecte reçoit une telle attention qu'elle est évoquée dans des documents sans grand rapport avec la marine, comme la pièce *Les chouans, ou La républicaine de Malestroît*. (François-Marie-Joseph RIOU, Joseph PAIN, *Les chouans, ou La républicaine de Malestroît, trait historique et récent, en un acte, en prose, mêlé de vaudeville*, Brest, Andran, 1794, p. 9.) À noter aussi les nombreuses représentations de l'affrontement qui fleurissent dès cette date (voir Annexe n°15.5).

<sup>201</sup> « *In my judgment, it is the determination of this Republic to pursue the war, until the maritime strength of England is broken; and when the actual state of things is regarded, with that of the comparative populations [...] I do not see how it can be prevented. A single victory at sea accomplishes the object, and the*

Malgré son parti pris pour la France, l'argumentaire de Monroe repose sur des faits avérés au moment où il écrit. Mais les convictions qui le sous-tendent, notamment la pertinence d'une stratégie directe de recherche de la bataille par l'emploi d'armées navales massives, se retrouvent brisées par les résultats de la croisière du Grand Hiver. Revenant sur cette période près d'un an plus tard, l'*Ami des lois* rappelle en effet : « À quelle époque a-t-on commencé à dire que la marine était désorganisée ? Il y a un an après la malheureuse sortie de l'escadre au mois de nivôse<sup>202</sup>. » De fait, dès l'annonce des premières pertes, la presse se désole ; le *Journal de Perlet* imprime notamment le 8 février cette analyse : « Si on continue à nous perdre ainsi un à un nos vaisseaux, c'est en vain qu'on nous bercera du projet de descente à Londres et qu'on pressera les constructions dans nos ports<sup>203</sup>. » À Brest même, *L'Ami des principes* multiplie les rappels acides sur la croisière durant toute l'année 1795 ; ainsi le 14 juin à propos d'une innovation en matière de pompe : « Il eut été à désirer que la pompe à deux pistons eût déjà été connue et organisée sur les bâtiments qui composaient l'escadre dirigée par Faure et Tréhouart, de douloureuse mémoire, l'on eût peut-être sauvé quelques-uns de nos vaisseaux qui ont coulé bas, faute d'avoir pu être assez promptement étanchés<sup>204</sup>. » Sur la flotte, l'épisode semble aussi avoir laissé des traces : Kerguelen notamment indique comme une priorité pour la marine de « rétablir les esprits, c'est à dire de détruire dans l'esprit des équipages toute crainte, toute inquiétude sur la situation des vaisseaux [...] il ne faut pas que de braves marins puissent craindre que le théâtre de la victoire ne se dérobe sous leurs pas en combattant » ; cette préoccupation vient souligner que la confiance des équipages dans leur matériel semble avoir atteint, sans surprise, un niveau très bas<sup>205</sup>. L'impact de la sortie du Grand-Hiver sur le moral des équipages contribue significativement à son bilan négatif.

Au sommet de l'État, les réactions à la croisière sont aussi sensibles et viennent se greffer sur un moment de remise en cause du statu quo, notamment dans le domaine du droit maritime. Ainsi le 3 janvier 1795, le Comité de salut public arrête, dans la continuité de ses décisions de l'automne, de passer au régime juridique maritime du *free ships make free goods*<sup>206</sup>. Il s'agit

---

*rapidity with which ships are built, and fleets equipped here, is inconceivable. Within few weeks past, the Brest Fleet has been out twice (indeed it is now out) [...] some indications were seen, on that coast, of a disposition to take the sea, and hazard the fate of the island on a battle, so that it is probable something decisive may take place soon.* » (James MONROE, *A View of the Conduct of the Executive ...*, op. cit., p. 102-103).

<sup>202</sup> *L'ami des lois, ou Mémorial politique et littéraire*, 10 nivôse an IV (31 décembre 1795), p. 1.

<sup>203</sup> *Journal de Perlet*, n°867, 20 pluviôse an III (8 février 1795), p. 5.

<sup>204</sup> *L'Ami des principes, ou annales républicaines de Brest*, 26 prairial an III (14 juin 1795), p. 6.

<sup>205</sup> SHD-MV, BB4 74 f°118, « Réflexions sur la situation présente de la marine » par Kerguelen, 21 pluviôse an III (9 février 1795). L'auteur insiste aussi à juste titre sur la séparation de l'escadre légère dans les premiers jours, sur laquelle les autres sources mettent peu d'emphasis : « Si chaque chef de division peut se séparer ainsi il ne faut plus compter sur l'exécution d'aucune entreprise. » (*Ibid*).

<sup>206</sup> « Arrêté du comité de salut public, concernant la saisie des marchandises appartenant aux puissances ennemies, chargées sur les bâtimens neutres », RLMC, tome 5, p. 134-137.

notamment du résultat de la pression continue de Monroe en ce sens<sup>207</sup>. De ce fait, les neutres peuvent ravitailler la France sans crainte, y compris s'ils sont chargés en partie pour des ports de pays ennemis de la République ou qu'ils ont transité par ceux-ci. La décision a un sens stratégique, car elle acte que la France a besoin des neutres pour son ravitaillement et que maintenir un droit de la mer restrictif n'a pas de sens. En effet, refuser le *free ships make free goods* permet de s'emparer des cargaisons des neutres chargés pour l'ennemi ; mais cela n'a d'intérêt que lorsque l'on est véritablement en état de réaliser ces contrôles, et donc que l'on dispose de la maîtrise de la mer. En somme, dès le 3 janvier 1795 et avant les résultats de la sortie du Grand Hiver et surtout de la campagne de l'été en Méditerranée, une partie des milieux maritimes ne croit plus à une maîtrise de la mer par la France.

Les pertes de vaisseaux durant la croisière du Grand Hiver ne font que renforcer l'opinion de ces individus, dont Kerguelen est une des figures de proue. Celui-ci fait en effet a posteriori un récit marquant de la manière dont s'est déroulée la réception de la nouvelle de l'échec de la croisière dans la capitale, à la faveur d'une lettre à Redon de Beaupréau :

Lorsque dans un conseil assemblé à Paris pour trouver les moyens de réparer les malheurs arrivés à notre armée de 34 vaisseaux pour la sortie d'hiver mon tour vint de parler j'indiquai hautement sur ma conscience les moyens de réparer nos fautes. Je les indiquai en présence des représentants Marec, Boissière, des membres de la commission de marine et des administrations, Cavellier, Jullon Le Fevre, Gautier etc. et le premier des moyens que je fis connaître par un mémoire que je lu et remis à Marec était de vous mettre à la teste de la marine, le second moyen de ne plus faire sortir l'armée en masse<sup>208</sup>.

Ce témoignage est précieux car il indique à quel point la décision politico-stratégique dans la marine républicaine provient fréquemment d'un milieu restreint de quelques dizaines d'individus, et qu'il ne faut pas se contenter d'une lecture institutionnelle de la direction de la guerre. En effet le « conseil » qu'évoque Kerguelen est probablement informel car il mêle membres du Comité de salut public, (Marec notamment), conventionnels (comme Cavellier), mais aussi administrateurs de la Marine et officiers généraux. L'absence de Dalbarade, dont Kerguelen tire profit pour demander son remplacement (à l'en croire), est notable et peut sans doute se relier à son statut de rescapé de la période précédente, fragilisé par l'accélération de la réaction thermidorienne. Sur le fond, Kerguelen réclame comme à son habitude la fin des tentatives de maîtrise de la mer par l'emploi de véritables flottes. S'il n'est pas écouté dans un premier temps, probablement car les munitions nouvelles sur lesquelles reposent les plans de campagne pour 1795 n'ont pas encore rendu leur verdict, ses demandes ne tardent pas à être réalisées à partir de l'été<sup>209</sup>.

---

<sup>207</sup> James MONROE, *A View of the Conduct of the Executive ...*, op. cit., p. 16.

<sup>208</sup> SHD-MV, BB4 74 f°74, lettre de Kerguelen au Commissaire de la Marine, 30 thermidor an III (17 août 1795).

<sup>209</sup> Voir *infra* chapitre suivant, I.

Si la presse de l'époque ainsi que Kerguelen, tout comme l'historiographie par la suite, insistent sur l'échec à l'échelle de la marine française, une mise en perspective comparée permise par le recul vient montrer la complexité des conséquences de l'hiver 1794-1795. Celui-ci par sa rigueur et par la perturbation du régime des vents qu'il a entraîné, a en effet eu des retombées sur toute l'Europe. Tout d'abord, la flotte britannique ne passe pas loin de subir un sort comparable à celui de la flotte de Brest. Sortie le 1<sup>er</sup> février pour intercepter l'armée navale française, celle de Howe doit se contenter d'escorter quelques convois avant de rejoindre son mouillage à Torbay<sup>210</sup>. C'est là qu'elle est surprise par un puissant vent de sud-est, qui, s'il avait rompu les câbles des unités, auraient eu des conséquences désastreuses en jetant les navires à la côte. Malgré l'absence de dommages significatifs sur la flotte, l'épisode laisse des traces car Howe est entamé moralement et se retire à Bath, d'où il continue théoriquement de commander la *Channel fleet*<sup>211</sup>. L'épisode n'est pas relevé par la presse française, qui pourtant avait fait le parallèle pour une précédente tempête, notamment le *Journal de Perlet*<sup>212</sup>.

À l'inverse, la question néerlandaise est abondamment commentée en France mais sans toujours insister sur le rôle de l'hiver dans la campagne. Le gel des rivières et canaux, et même d'une partie de la mer aux Provinces-Unies a pourtant permis l'envahissement du pays et la capture de la marine néerlandaise au Texel le 23 janvier, au moment même de la sortie de la flotte de Brest ; évitant ainsi l'éventuel départ pour l'Angleterre d'unités orangistes, c'est-à-dire fidèles au Stadhouder plutôt qu'aux Patriotes, favorables à la France<sup>213</sup>. La marine française n'est que peu impliquée dans cette invasion et dans la saisie de la flotte, si ce n'est par la réclamation du transfert d'une bonne partie des munitions navales trouvées sur place<sup>214</sup>. Quoi qu'il en soit, une première puissance maritime quitte la coalition à la suite de ces opérations, et ne tarde pas même à basculer dans le camp républicain. Il est donc nécessaire de garder une perspective globale dans l'approche de cet hiver riche en événements, et dont les caractéristiques météorologiques n'ont pas eu que des inconvénients pour la France républicaine.

<sup>210</sup> Nicholas A. M. RODGER, *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain, 1649-1815*, op. cit., p. 432.

<sup>211</sup> Michael DUFFY, « Routes maritimes et mouillages : les *Western Approaches*, Plymouth et Torbay », *Histoire, économie & société*, 2020/1 (39<sup>ème</sup> année), p. 34-35.

<sup>212</sup> *Journal de Perlet*, n°838, 21 nivôse an III (10 janvier 1795), p. 5.

<sup>213</sup> Le comte d'Artois en exil écrit notamment à propos de l'avancée des Français : « la seule cause de tout ceci, c'est la gelée, et elle est plus forte que jamais à présent » (Joseph RIGAUD de VAUDREUIL, *Correspondance intime du comte de Vaudreuil et du comte d'Artois pendant l'émigration : 1789-1815*, volume II, Paris, Plon, 1889, p. 227.) Sur l'affaire du Texel et l'entrée de l'armée française dans les Provinces-Unies, voir Hervé DRÉVILLON, Olivier WIEVORKA (dir.), *Histoire militaire de la France, I. Des Mérovingiens au Second Empire*, op. cit., p. 541-542.

<sup>214</sup> SHD-MV, BB4 68 f°126, lettre de Villaret au Commissaire de la Marine, 28 messidor an III (16 juillet 1795).

### 3. L'échec de la tentative de rupture stratégique et le retour à la défensive

En apparence, la croisière du « Grand Hiver » n'a pas changé la donne stratégique en profondeur, puisque la République n'ambitionne pas la maîtrise de la mer dans l'Atlantique pour la campagne qui s'ouvre. Néanmoins, le retard induit pour les opérations n'est pas sans conséquences, tout comme le doute sur la pertinence d'une stratégie maritime ambitieuse qui s'insinue dans les décisions du Comité de salut public, en particulier celles concernant l'espace atlantique.

*Un « nouveau système maritime » ? Le retour ambigu de la stratégie indirecte dans l'Atlantique*

Dans son édition du 1<sup>er</sup> mars 1795, le rédacteur du *Journal de Perlet*, aidé par les informations que lui a fournies son correspondant à Brest, rédige une longue analyse de la stratégie navale française. Celle-ci témoigne de la pénétration du débat naval dans la société de la Révolution, ainsi que de la conscience chez certains acteurs de l'importance stratégique des arbitrages en ce qui concerne l'emploi des vaisseaux, et mérite donc d'être citée longuement :

On écrit aussi de Brest qu'une division composée de six vaisseaux de ligne, de trois frégates et de trois corvettes, commandée par le contre-amiral Renaudin a appareillé le 2 ventôse ; elle a pris pour six mois de vivres. [...] On prépare une seconde expédition semblable, qui sera dirigée par le contre-amiral Nielly. Il emmènera avec lui quelques troupes ainsi que le général Dufourneau. On en conclut qu'il doit peut-être aller à Saint-Domingue. Une troisième expédition aura encore bientôt lieu. Les trois vaisseaux rasés, le Scevola, le Brave, et le Flibustier prendront pour 10 mois de vivres et partiront avec quelques corvettes : on pense que ce sera pour les îles de France et de la Réunion.

Voilà donc un nouveau système maritime qui paraît s'introduire parmi nous. Jusqu'à présent nous étions très jaloux d'avoir à Brest une flotte nombreuse, capable de tenir la tête à l'armée anglaise dans la Manche et dans l'Océan. Il est vrai que les sorties de notre escadre, l'année dernière et cette année, n'ont pas été heureuses, puisque en deux fois on nous a perdu 12 à 13 vaisseaux de ligne. En fallait-il conclure qu'il vaut mieux ne plus avoir de grandes flottes ! Non ; mais seulement qu'il fallait les mieux diriger<sup>215</sup>.

Ce témoignage est précieux car il indique l'existence d'une pensée « pré-mahanienne » chez certains observateurs français, conscients de l'importance de la concentration navale. L'auteur ne s'en tient d'ailleurs pas là et souligne les difficultés d'une stratégie indirecte, écorchant au passage les autres titres de presse, qui se contentent généralement de rapporter les prises de la semaine arrivées dans les ports français :

---

<sup>215</sup> *Journal de Perlet*, n°888, 11 ventôse an III (1<sup>er</sup> mars 1795).

Le nouveau système que l'on paraît vouloir embrasser, n'est pas sans de graves inconvénients, et de grands dangers, en éparpillant ainsi nos forces navales ; sous prétexte d'aller reconquérir nos colonies [...], nous assurons pour la campagne prochaine, l'empire des mers d'Europe aux Anglais. [...] ils empêcheront entièrement notre commerce, et nos approvisionnements, détournerons ou arrêterons les bâtiments neutres qui viendront nous apporter les subsistances qui nous sont si nécessaires. Est-ce avec des divisions partielles que nous préviendrons ces maux ? Non sans doute ; puisque les Anglais suivant un système contraire au nôtre, auront une escadre de 28 à 30 vaisseaux. Et si cette escadre rencontrait nos divisions disséminées, comment résisteraient-elles ? [...]. Ces expéditions partielles ne doivent donc jamais se détacher d'un grand système de défense par mer. [...]

Malgré les romans que nous a fait trop souvent à ce sujet, notre marine n'est pas dans un état brillant. [...] au lieu de porter de ce côté tous les efforts et toutes les attentions, on a pris à tâche de tromper l'opinion publique, en faisant croire que, parce que nous faisons un assez grand nombre de prises, nous étions maîtres de la mer, comme du continent<sup>216</sup>.

Il manque néanmoins certaines informations au rédacteur du *Journal de Perlet* pour pouvoir appréhender pleinement la stratégie navale française. La mission de Renaudin, qu'il ne connaît pas, est bien d'acquérir la maîtrise de la mer, mais dans la Méditerranée. Après le retour de l'essentiel de l'armée navale, les efforts des représentants se sont concentrés sur la poursuite de cette mission. De fait, Renaudin parvient à quitter Brest le 19 février 1795, soit moins de trois semaines après sa rentrée avec le reste de la flotte<sup>217</sup>. Ce départ sans difficulté vient souligner qu'il n'existe pas de blocus de Brest à cette date, comme depuis le début de la guerre.

Par ailleurs, plusieurs expéditions évoquées par le *Journal de Perlet* sont en réalité annulées à la date où le journal les décrit, ou reportées. En effet, l'expédition pour les Antilles, d'abord confiée à Van Stabel, est supprimée définitivement par le Comité de salut public le 17 février, quelques jours après avoir été confiée à Nielly<sup>218</sup>. Comme depuis le début de la guerre, le théâtre antillais est celui dont les renforts sont le plus régulièrement sacrifiés. Sur le plan naval, l'escadre aurait pu peut-être attaquer le dispositif naval britannique en déséquilibre, car entre deux expéditions majeures au début 1795<sup>219</sup>. Néanmoins, il était impossible de contester à terme la maîtrise de la mer aux Britanniques dans cet espace ; le risque de perdre les vaisseaux est donc important pour un gain militaire potentiel faible, car à cette date la guerre asymétrique menée par Victor Hugues à l'aide d'unités légères remporte des succès significatifs<sup>220</sup>.

---

<sup>216</sup> *Ibid.*

<sup>217</sup> SHD-MV, BB4 83 f°05, lettre de Villaret au Commissaire de la Marine, 1<sup>er</sup> ventôse an III (19 février 1795). L'escadre est composée des vaisseaux *Jemmapes*, *Montagnard*, *Tyrannicide*, *31 mai*, *Aquilon*, et *Révolution*, escortés des frégates *Courageuse*, *Embuscade*, *Félicité* ainsi que de la corvette *Unité* (*Ibid.*, f°02).

<sup>218</sup> SHD-MV, BB4 67 f°151, lettre de Dalbarade aux représentants du peuple à Brest, 7 ventôse an III (25 février 1793). *Ibid.*, f°153, lettre de Dalbarade à Nielly, 14 pluviôse an III (2 février 1795).

<sup>219</sup> Michael DUFFY, *Soldiers, Sugar, and Seapower: the British Expeditions to the West Indies and the War Against Revolutionary France*, op. cit., p. 159.

<sup>220</sup> Voir chapitre suivant sur la stratégie et les opérations dans les Antilles.



Le parcours de l'expédition impliquant les vaisseaux rasés *Scévola*, *Brave* et *Flibustier*, en réalité destinée pour le Cap de Bonne-Espérance avant annulation et devant être commandée par Kerguelen, est comparable. L'inquiétude sur la sécurité de l'établissement crucial du Cap vis-à-vis des Britanniques est ancienne du côté français, et date d'avant la Révolution<sup>221</sup>. Les bureaux de la Marine n'ont donc aucun mal à anticiper le danger dans lequel se retrouve cette colonie au moment où les Provinces-Unies changent de camp. Par ailleurs, le projet d'une expédition dans l'océan Indien court depuis le début de la guerre et a retrouvé un bruyant avocat dans la personne de Kerguelen qui se trouve opportunément à Paris depuis sa libération<sup>222</sup>. L'expédition reçoit trois vaisseaux de ligne dont deux récents, à savoir le *Wattignies*, le *Droits de l'Homme* et le *Redoutable*, ainsi que les trois vaisseaux rasés déjà mentionnés et des unités légères<sup>223</sup>. Néanmoins, elle est reportée sans cesse durant le printemps et l'été 1795 : la feuille thermidorienne *Annales républicaines de Brest* voit avec une satisfaction grinçante un camouflet pour le ministre jacobin Dalbarade dans ces reports confondus avec une annulation, le 23 mars 1795 : « Vois, Dalbarade, les désastreux résultats de tes absurdes combinaisons ; tout ce que tu entreprends est frappé au coin de l'ineptie ou de la fatalité<sup>224</sup>. » Il semble en effet que l'annulation réelle ait été postérieure<sup>225</sup>. Là encore, le départ d'une telle expédition, quelques mois avant la conquête britannique du Cap en juin 1795, aurait bien pu faire dérailler celle-ci et avoir des conséquences stratégiques majeures, ou bien n'avoir pour résultat que la perte de vaisseaux supplémentaires pour la République.

Ces annulations successives ont bien peu à voir avec les interrogations stratégiques soulevées par le *Journal de Perlet*, et tiennent à une réalité prosaïque : le manque de vivres à Brest pour faire du biscuit. En effet, la situation du port de Brest se dégrade pendant les mois qui suivent l'expédition du « Grand Hiver ». En dépit du fait que les rations ont été réduites des trois-quarts sur la flotte durant la fin de la croisière, car les unités n'avaient été avitaillées que pour deux semaines, Tréhouart et Faure trouvent les magasins vides à leur retour<sup>226</sup>. Les nouveaux représentants en mission envoyés pour les remplacer, Topsent et Palasne-Champeaux, ne font pas un autre constat<sup>227</sup>. Le 21 avril, ils soulignent « la position affreuse où les placent les subsistances » ;

<sup>221</sup> Edern OLIVIER-JEGAT, *Océans et marine française en paix, missions et stations navales*, op. cit., p. 306-308.

<sup>222</sup> Yves-Joseph de KERGUELEN de TRÉMAREC, *Relation des combats et des événements de la guerre maritime de 1778...*, op. cit., p. 367.

<sup>223</sup> *Ibid.*, p. 368. SHD-MV, BB4 68 f°04, « Situation actuelle des vaisseaux de ligne composant l'armée navale de l'Océan », 30 pluviôse an III (8 février 1795).

<sup>224</sup> *L'Ami des principes, ou annales républicaines de Brest*, n°37, 3 germinal an III (23 mars 1795), p. 4.

<sup>225</sup> L'expédition est en effet encore évoquée dans des arrêtés du Comité de salut public de la fin avril (RACSP, tome 22, p. 527. Arrêté du Comité de salut public du 10 floréal an III (29 avril 1795).

<sup>226</sup> RACSP, tome 20, p. 473. Lettre de Tréhouart et Faure au Comité de salut public, 4 ventôse an III (22 février 1794).

<sup>227</sup> Ils sont nommés par la Convention le 2 ventôse an III (15 février 1795) ; RACSP, tome 20, p. 410.

un peu plus tôt, un rapport des bureaux de la Marine relève l'enjeu des captures de navires chargés de subsistances pour le printemps, car les Britanniques aussi sont dans une situation relativement délicate<sup>228</sup>. Aux inquiétudes sur les vivres s'ajoutent pour l'expédition indienne celles sur le chevillage en fer des vaisseaux rasés<sup>229</sup>.

La disette dans le port est elle-même une des causes de la recrudescence de la désertion qui est particulièrement signalée par les autorités brestoises ; laquelle s'ajoute comme incitatif au départ aux effets désastreux pour le moral des multiples naufrages sur la flotte<sup>230</sup>. Le 14 avril, les représentants en mission font imprimer et afficher un arrêté d'amnistie, qui n'est pas le premier de la période, donnant deux semaines aux déserteurs pour réintégrer leur poste<sup>231</sup>. Le 22, le Comité de salut public diffuse à son tour un appel solennel aux déserteurs les sommant de retourner sur leurs navires, tout en demandant le concours des autorités locales dans la lutte contre la désertion<sup>232</sup>. Celle-ci attire les individus qui ont des affinités contre-révolutionnaires, qui peuvent ainsi se mêler aux Chouans, comme le relèvent les représentants ; mais ce sont aussi les Jacobins qui sont susceptibles de vouloir quitter la flotte<sup>233</sup>. En effet, l'action des thermidoriens s'accroît à partir du printemps et de la répression de l'insurrection parisienne du 12 germinal an III (1<sup>er</sup> avril 1795<sup>234</sup>). À Brest cette politique ne rencontre pas d'oppositions particulières, justement peut-être du fait de la désertion. Les représentants veulent même donner l'image d'une action spontanée des marins de la flotte, comme pour les changements onomastiques : « Sollicités par nos braves marins de faire disparaître les noms de la *Montagne* et de *Marat* que portent deux de nos plus beaux vaisseaux et qui rappellent les évènements qui ne peuvent qu'affliger les bons patriotes et dont il faut écarter jusqu'au souvenir », ceux-ci décident de renommer ces unités le *Peuple* et le

---

<sup>228</sup> AN, AF II 294 dossier 2467 f°3, lettre de Topsent et Palasne-Champeaux au Comité de salut public, 2 floréal an III (21 avril 1795). SHD-MV, BB1 10 f°81, rapport du 2 germinal an III (22 mars 1795).

<sup>229</sup> « Les vaisseaux rasés que vous destinez à cette expédition ne nous paraissent pas en état de la remplir avec sûreté, et [...] ce serait peut-être compromettre le sort des équipages que de leur faire entreprendre un aussi long voyage sur de vieux vaisseaux cloués et chevillés en fer et doublés en cuivre. Les événements de la dernière sortie sont bien propres à justifier nos craintes. » (AN, AF II 294 dossier 2467 f°4, lettre de Topsent et Palasne-Champeaux au Comité de salut public, 2 floréal an III-21 avril 1795).

<sup>230</sup> SHD-MV, BB1 10 f°139, rapport des bureaux de la Marine ; l'administration du port du Havre relève la réaction des marins devant l'annonce d'une baisse des rations alimentaires, le 22 avril : « Le projet d'une désertion totale était formé, et chaque marin avait déjà préparé son sac à cet effet. »

<sup>231</sup> ADF, 14 L 157 ; arrêté des représentants du peuple près les ports et côtes de Brest et de Lorient, 25 germinal an III (14 avril 1795).

<sup>232</sup> RACSP, tome 22, p. 337-339, arrêté du Comité de salut public du 3 floréal an II (22 avril 1795).

<sup>233</sup> AN, AF II 294 dossier 2467 f°31, lettre de Topsent et Palasne-Champeaux au Comité de salut public, 5 messidor an III (23 juin 1795). *Ibid.*, f°13, lettre des mêmes du 10 floréal an III (29 avril 1795).

<sup>234</sup> Sur l'impact politique de thermidor sur les armées, voir Alan FORREST, « L'armée et la politique sous le régime thermidorien » dans Roger DUPUY, 1795, *pour une République sans Révolution*, Rennes, PUR, 1996, p. 275-285. Sur le 12 germinal en particulier, voir Bronislaw BACZKO, « Une passion thermidorienne : la revanche », dans Mohamed CHERKAoui, *Histoire et théorie des sciences sociales*, Paris, Librairie Droz, 2003, p. 17-31.

*Formidable*<sup>235</sup>. Par ailleurs, le projet datant de l'an II de mêler autant que possible les officiers des quartiers de la Méditerranée et de l'Atlantique est abandonné dans ses grandes lignes, du fait des lourdeurs administratives qu'il induit<sup>236</sup>.

Malgré la situation critique en termes d'approvisionnements, la flotte ne reste pas entièrement inactive, mais doit se contenter d'armements relativement légers. Le 31 mars, une escadre commandée par le capitaine de vaisseau Doré sort de Brest avec pour ordre de croiser dans le Golfe de Gascogne, sur ordre du Comité de salut public<sup>237</sup>. Il s'agit en particulier de chasser les croiseurs britanniques dans cet espace, suite à l'attaque d'un convoi français entre Brest et Lorient<sup>238</sup>. Elle est constituée des vaisseaux *Tigre*, *Nestor* et *Zélé*, soit deux vaisseaux très récents et le dernier aux qualités nautiques notoires, et de trois corvettes<sup>239</sup>. Il s'agit donc d'un retour de l'escadre légère, le commandant Monnier relevant lui-même que « toutes voiles dehors, le *Zélé* à l'avantage sur le *Nestor*, le *Nestor* sur le *Tigre*. [...] cette division [...] n'a rien à craindre sa marche est très avantageuse<sup>240</sup> ». Néanmoins, au bout de vingt jours de croisière, celle-ci doit rentrer suite au démâtage du petit mât de hune du *Tigre*<sup>241</sup>. La mission est considérée comme un échec par les représentants, qui font traduire Doré en cour martiale<sup>242</sup>. Avec cette croisière peu ambitieuse et au retour prématuré, après l'annulation d'expéditions lointaines, l'armée navale de Brest semble retournée exactement à la période de la première sortie de Morard et Duval au printemps 1793. Si l'absence de recherche de maîtrise de la mer dans cet espace avait été actée auparavant, ce sont même les actions de flotte qui lui sont interdites, au profit de l'emploi de petites escadres de raid sans grande ambition stratégique.

Néanmoins, la différence avec 1793 est particulièrement sensible sur l'autre théâtre principal d'opérations maritimes, la Méditerranée. À Toulon en effet, l'heure est dans un premier temps à l'optimisme, bien loin de l'atmosphère qui règne à Brest. Letourneur, qui a remplacé Jeanbon Saint-André comme représentant en mission auprès de la flotte de la Méditerranée, décide même de mettre en œuvre le plan de recherche de la bataille du Comité de salut public dès la mi-

---

<sup>235</sup> SHD-MV, BB4 67 f°89, arrêté des représentants du peuple à Brest et Lorient, 5 prairial an III (24 mai 1795).

<sup>236</sup> SHD-Brest, 1 E 258, lettre de Dalbarade à l'agent maritime à Brest, 10 thermidor an III (28 juillet 1795).

<sup>237</sup> RACSP, tome 21, p. 442. Lettre de Topsent et Palasne-Champeaux au Comité de salut public du 12 germinal an III (1<sup>er</sup> avril 1795).

<sup>238</sup> SHD-MV, BB1 10 f°76, « Rapport au Comité de salut public », 30 ventôse an III (20 mars 1795).

<sup>239</sup> Voir les fiches de ces vaisseaux en Annexe n°3.60, 3.44, 3.67.

<sup>240</sup> SHD-MV, BB4 73 f°58, journal de bord du *Nestor*, entrée du 17 au 18 germinal an III (6 au 7 avril 1795).

<sup>241</sup> SHD-MV, BB4 75 f°145, journal de bord du *Tigre*, entrée du 28 au 29 germinal an III (17 au 18 avril 1795). L'escadre n'était déjà plus loin de Brest et y parvient le 30 germinal an III (19 avril). (*Ibid.* f°146).

<sup>242</sup> AN, AF II 294 dossier 2467 f°8, lettre de Topsent et Palasne-Champeaux au Comité de salut public, 2 floréal an III (21 avril 1795).

février, sans plus attendre les renforts de Brest. L'importance du délai impliqué par la croisière du Grand-Hiver se fait ici sentir. Letourneur, confiant notamment dans les nouvelles munitions, veut en effet une action immédiate dans le sens du plan de maîtrise de la mer décidé à l'automne 1794 ; Saliceti, accaparé par l'idée de reprendre pied en Corse, estime de même : « N'est-il pas humiliant pour la République et pour sa marine que l'Anglais vienne à chaque instant se montrer en nombre inférieur jusqu'à nos rades, et que notre escadre, en force supérieure, demeure dans le mouillage, indifférente à ces insultantes fanfaronnades<sup>243</sup> ? ». Le commandant en chef des forces navales dans la Méditerranée, Martin, est lui refroidi par ce que l'expédition de la flotte de Brest révèle de l'état des navires français ; et de fait, l'armée navale de Toulon est en mauvais état<sup>244</sup>.

La campagne s'ouvre néanmoins sur un succès : partie avec quinze vaisseaux le 1<sup>er</sup> mars à la recherche de la flotte britannique censée être en Corse, l'armée navale de Martin parvient en baie de St-Florent le 8 de ce mois<sup>245</sup>. Si la flotte de l'amiral Hotham ne s'y trouve pas, Martin tombe sur le vaisseau *Berwick* laissé là pour se réparer ; celui-ci est promptement capturé<sup>246</sup>. L'absence d'habitude de l'offensive côté français se mesure au sentiment de sécurité du côté des Britanniques, qui n'hésitent pas à maintenir isolé de cette manière un de leurs vaisseaux. La volonté d'obtenir la maîtrise la mer en Méditerranée provoque donc d'emblée des résultats, avant même l'entrée en jeu des munitions nouvelles. Celle-ci se fait néanmoins dans des conditions qui ont peut-être contribué à leur inefficacité. En effet, après le passage en Corse, la flotte de Martin se met à la recherche d'Hotham, qui se trouvait à Livourne<sup>247</sup>. Ce dernier est aussi en quête de la flotte française avec quatorze vaisseaux, et les deux forces se rencontrent le 12 mars en baie de Gênes<sup>248</sup>. Du fait du manque de vent et de fautes de manœuvres récurrentes côté français, le combat est confus et se déroule majoritairement à longue distance. Le soir, le *Ça ira* et l'*Antifédéraliste* s'abordent avec de lourds dégâts dans leurs gréements, ce qui en fait des cibles faciles le lendemain, notamment pour le premier. Dans les deux jours qui suivent, la flotte française tente laborieusement de protéger le *Ça ira* ainsi que le *Censeur*, mais ceux-ci sont finalement capturés, non sans que plusieurs vaisseaux ennemis aient été endommagés<sup>249</sup>. En particulier, l'*Illustrious* finit

<sup>243</sup> RACSP, tome 19, p. 302-303. Lettre de Saliceti au Comité de salut public, 5 janvier 1795.

<sup>244</sup> Paul MERVEILLEUX du VIGNAUX, *La Méditerranée : de la reprise de Toulon par les français à la paix de Bâle (juillet 1795)*, [inédit], Centre des hautes études navales, 1932, p. 29. Notice BNF : FRBNF45151665.

<sup>245</sup> *Ibid.*, p. 30.

<sup>246</sup> *Ibid.* Conformément à la volonté de rechercher la maîtrise de la mer, le convoi pour la Corse a été laissé à Toulon, afin de débarquer seulement une fois la Méditerranée débarrassée de l'ennemi. Ironiquement, la seule opération française de la période qui applique le prudent séquençage des opérations navales correspondant au canon mahanien (séparer nettement acquisition de la maîtrise de la mer et usage de celle-ci) se révèle avoir pris une précaution inutile puisque le convoi aurait pu débarquer sans opposition.

<sup>247</sup> Paul MERVEILLEUX du VIGNAUX, *La Méditerranée : de la reprise de Toulon par les français à la paix de Bâle (juillet 1795)*, *op. cit.*, p. 30-31.

<sup>248</sup> *Ibid.*, p. 32.

<sup>249</sup> *Ibid.* p. 33-34.

par faire naufrage sur la côte quand sa remorque casse ; navire récent construit en 1789, sa perte ne peut être attribuée qu'au feu français, et peut-être aux munitions spéciales embarquées<sup>250</sup>. L'usage de boulets rouges, notamment, est attesté par les sources britanniques<sup>251</sup>. Avec deux pertes de navires de ligne de chaque côté, la campagne apparaît donc finalement comme relativement équilibrée. Par ailleurs, l'étude des documents diplomatiques britanniques, autrichiens et sardes montrent que la présence navale française au large de l'Italie était prise très au sérieux par les coalisés à terre, au point d'entraver les préparatifs de l'offensive prévue par ceux-ci<sup>252</sup>.

Les effets moraux de l'échec de la mission de destruction de la flotte ennemie sont eux aussi en partie soulagés lorsque le lendemain du retour de la flotte de Martin à Toulon, soit le 25 mars, l'escadre de Renaudin est annoncée devant l'arsenal de la Méditerranée<sup>253</sup>. En effet, l'escadre en provenance de Brest arrive finalement à bon port, mais avariée par les différentes tempêtes subies sur sa route<sup>254</sup>. Pendant la traversée, Renaudin s'est emparé de dix prises et a pourchassé sans succès le 74 espagnol *Montañés*, rencontré au large de la Catalogne, suscitant en réaction une croisière de la flotte espagnole depuis Minorque<sup>255</sup>. Ce renfort change évidemment l'équilibre des forces ; le très critique *Journal de Perlet* retrouve un certain optimisme :

On avait de vives inquiétudes sur une division sortie depuis longtemps du port de Brest. On vient d'apprendre qu'elle est heureusement arrivée à Toulon. [...] Ce renfort nous assure dans la méditerranée, la supériorité sur les anglais, qui n'y ont que 15 à 16 vaisseaux de ligne ; nous y en aurons maintenant une vingtaine [...]. Si, outre cela, la paix se conclut promptement avec l'Espagne, il sera impossible aux Anglais de tenir dans ces mers<sup>256</sup>.

Letourneur, un temps abattu, ne tarde pas à retrouver sa combativité<sup>257</sup>. Il en va de même pour les bureaux de la Marine, qui au printemps 1795, multiplient les projets sans toujours pouvoir les mener à bien.

---

<sup>250</sup> James J. COLLEDGE, Ben WARLOW, *Ships of the Royal Navy The Complete Record of all Fighting Ships of the Royal Navy from the 15th Century to the Present*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2020, p. 602.

<sup>251</sup> Robert GARDINER, *Fleet Battle and Blockade: The French Revolutionary War 1793-1797*, London, Caxton Editions, 1996, p. 116.

<sup>252</sup> William C. BAKER, *Between Coalition and Unilateralism: The British War Machine in the Mediterranean, 1793 – 1796*, thèse de doctorat sous la direction de Michael LEGGIERE, University of North Texas, 2020, p. 300-301.

<sup>253</sup> SHD-MV, BB4 83 f° 11, lettre de Renaudin au Commissaire de la Marine, 14 germinal an III (3 avril 1795).

<sup>254</sup> *Ibid.*

<sup>255</sup> *Ibid.* Santiago GÓMEZ CAÑAS, « Navío Montañés (1794) », *Todo a babor* [En ligne], mis en ligne le 30 septembre 2021, consulté le 21 avril 2023. URL : <https://www.todoababor.es/historia/navio-montanes/>

<sup>256</sup> *Journal de Perlet*, n°933, 26 germinal an III (15 avril 1795).

<sup>257</sup> Paul MERVEILLEUX du VIGNAUX, *La Méditerranée : de la reprise de Toulon par les français à la paix de Bâle (juillet 1795)*, op. cit., p. 35.

### *La perte de l'initiative dans l'Atlantique*

Au tournant de mai 1795, les armées navales de la République se trouvent dans une situation de pause opérationnelle de fait. Les bureaux de la Marine à Paris et à Brest en profitent pour faire le point respectivement sur la situation stratégique et sur l'état de la flotte du port de l'Atlantique. L'impulsion provient peut-être du renouvellement des membres de la section de Marine du Comité de salut public (confiée à Defermon et Doulcet à partir du 4 mai), mais les renouvellements mensuels depuis la chute de Robespierre obscurcissent quelque peu le rôle de cette section<sup>258</sup>. Les bureaux, devenus plus autonomes, s'attellent notamment à intégrer une donnée nouvelle du conflit : l'entrée de la République batave dans la guerre au côté de la France républicaine, ce qui constitue un changement notable dans le rapport de force naval. La flotte néerlandaise est pourtant dans un état catastrophique, du fait d'un manque d'entretien du matériel, mais surtout de son incapacité à payer les équipages en temps et en heure<sup>259</sup>. Or, à la différence de la marine française, la flotte des Pays-Bas emploie une très forte proportion d'étrangers, qui cherchent de l'emploi ailleurs lorsque les paies commencent à s'espacer, profitant notamment de la confusion liée au changement de régime<sup>260</sup>. Néanmoins, le traité de la Haye du 16 mai 1795, qui oblige la République batave à fournir 12 vaisseaux de ligne à l'effort de guerre commun, rompt enfin l'isolement de la France en tant que puissance maritime dans la guerre<sup>261</sup>. Dans la négociation du traité, les Néerlandais ont obtenu l'autonomie de leur flotte, qui n'est pas placée sous commandement direct français<sup>262</sup>. Van Stabel, avec plusieurs officiers, avait pourtant été retiré de la tête de l'expédition de Guadeloupe pour être employé comme commandant des forces navales bataves, le 14 avril<sup>263</sup>. Réduit à l'état d'observateur à sa grande frustration, Van Stabel ne peut que relayer la grande lenteur des armements bataves auprès du Comité de salut public<sup>264</sup>. Malgré ces difficultés, l'effet stratégique du changement de camp de la marine batave est réel. La *Royal Navy* doit détacher cinq vaisseaux pour surveiller les côtes néerlandaises ; surtout, le cabinet britannique intensifie ses demandes d'aide auprès de la Russie, qui envoie douze vaisseaux de ligne en mer du

---

<sup>258</sup> RACSP, *Suppléments*, vol. 4, p. 54. Arrêté du Comité de salut public du 15 floréal an III (4 mai 1795).

<sup>259</sup> Nyklas FRYKMAN, *The Bloody Flag: Mutiny in the Age of Atlantic Revolution*, op. cit., p. 130-131.

<sup>260</sup> *Ibid.*, p. 37-38.

<sup>261</sup> *Ibid.*, p. 131.

<sup>262</sup> Annie JOURDAN, « La Révolution batave : un cas particulier dans la grande famille des républiques sœurs ? », *Annales historiques de la Révolution française*, n° 378, 2014/4, p. 79.

<sup>263</sup> RACSP, tome 22, p. 74. Arrêté du Comité de salut public du 25 germinal an III (14 avril 1795).

<sup>264</sup> Les représentants Cochon et Alquier témoignent de la situation délicate de Van Stabel : RACSP, tome 22, p. 574. Lettre des représentants à l'armée du nord dans les Provinces-Unies au Comité de salut public, 12 floréal an III (1<sup>er</sup> mai 1795). Sur les préparatifs navals bataves voir SHD-MV, BB1 10 f° 166, rapport de Van Stabel au Comité de salut public, 9 messidor an III (27 juin 1795).

Nord durant l'été 1795<sup>265</sup>. La Grande-Bretagne est donc loin d'être isolée, puisque la contribution russe équilibre celle de la République batave, comme le souligne le *Journal de Perlet*<sup>266</sup>.

La prise en compte du théâtre de la mer du Nord est donc la principale innovation du document stratégique produit le 13 mai par les bureaux de la Marine<sup>267</sup>. Le ministre dans une apostille en renvoie la responsabilité à la marine batave. Pour le reste, la continuité prévaut : le combat de flottes dans l'Atlantique n'est envisagé qu'en cas d'opportunités majeures. À part ce point, la flotte de Brest doit mener avec Howe un véritable jeu du chat et de la souris pour obliger l'adversaire à tenir la mer : « Lorsque la flotte anglaise aura été obligée de rentrer pour se réparer ou pour d'autres besoins, pendant le temps qu'elle sera tenue de rester en rade ou dans le port, faire sortir celle de Brest pour obliger les Anglais à ressortir, alors l'armée de Brest doit rentrer<sup>268</sup>. » Un débarquement en Angleterre ou dans les îles anglo-normandes est toujours envisagé par le plan. L'essentiel reste néanmoins la Méditerranée, où l'objectif demeure la maîtrise de la mer : « Disposer les forces navales, s'il est possible, de manière à ce qu'elles soient toujours supérieures à celles des Anglais, et dans ce cas les attaquer continuellement partout où on les rencontrera<sup>269</sup>. »

Si la flotte de Toulon a été renforcée par Renaudin, et est donc en mesure de tenter à partir de l'été de réaliser ses missions, la flotte de Brest est affaiblie à la date de mai 1795. À la place de l'armée navale massive présente dans le port pour la sortie de l'hiver, il ne reste que 17 vaisseaux de ligne prêts au combat en rade de Brest, dans le dénombrement du 20 mai<sup>270</sup>. De plus, ces unités manquent d'hommes ; l'ampleur de la désertion se mesure au regard du manque de 6 991 marins de tous grades sur la flotte entière, unités légères comprises. En ce qui concerne les équipages, ce ne sont plus seulement les marins les plus expérimentés qui manquent, mais aussi les novices :

---

<sup>265</sup> Alfred T. MAHAN, *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire : 1793-1812*, volume 1, op. cit. p. 170. Sur la contribution navale russe dans cet espace, voir Eunice H. TURNER, « The Russian squadron with admiral Duncan's North Sea fleet, 1795-1800 », art. cit.

<sup>266</sup> *Journal de Perlet*, n°939, 2 floréal an III (21 avril 1795).

<sup>267</sup> SHD-MV, BB1 10 f°132, « Notes pour un plan de Campagne ou dispositions des forces navales », 24 floréal an III (13 mai 1795).

<sup>268</sup> *Ibid.* La possibilité de tenir la mer pendant de longues durées n'est pas encore envisagée par les bureaux, qui ne voient pas non plus l'intérêt majeur pour la formation des marins de ces longues périodes de mer.

<sup>269</sup> *Ibid.*, f°133.

<sup>270</sup> SHD-MV, BB4 67 f°128, « Situation des équipages de l'armée », 1<sup>er</sup> prairial an III (20 mai 1795).

| Grades                            | État d'armement | Existant à bord | Manque au complet | Malades |
|-----------------------------------|-----------------|-----------------|-------------------|---------|
| Matelots à 33,<br>36 et 39 livres | 1968            | 839             | 1129              | 59      |
| 30 livres                         | 2027            | 1064            | 963               | 74      |
| 27 livres                         | 2038            | 1097            | 241               | 159     |
| Novices                           | 2236            | 289             | 1997              | 121     |
| Mousses                           | 1640            | 1222            | 418               | 45      |

Table n° 13 : Effectifs des équipages à Brest le 20 mai 1795<sup>271</sup>

En effet, les novices en excès relevés dans les tables d'effectifs de 1793 ont pris du grade durant les premières années de la guerre ; mais il n'y a guère eu de recrutements nouveaux depuis, comme le montre l'effectif famélique de cette catégorie (289 individus<sup>272</sup>). Néanmoins, ces manques considérables sont aussi liés à cette date à l'absence de vaisseaux en mission, partis avec leurs effectifs au complet ; l'escadre de Renaudin, d'abord, mais aussi les vaisseaux *Nestor*, *Fougueux* et *Zélé*, en patrouille de protection des convois sous les ordres du contre-amiral Vence<sup>273</sup>.

En effet, la pression britannique s'accroît considérablement durant l'année 1795, et la *Royal Navy* s'attaque y compris à des espaces préservés depuis le début de la guerre, dictant le tempo des opérations et obligeant la marine républicaine à agir par réaction. En effet, pour la campagne de cette année, la marine britannique est enfin en passe d'achever son effort de mobilisation, beaucoup plus prolongé que celui de la marine française du fait de ses effectifs pléthoriques<sup>274</sup>. Celle-ci peut s'employer à resserrer son emprise non seulement sur la Manche et la mer du Nord, mais aussi sur les approches atlantiques de la France, comme l'évoque explicitement le roi dans une lettre au premier Lord de l'Amirauté, en avril 1795<sup>275</sup>. Il s'agit là de la cause des attaques récurrentes des convois pour l'armée des Pyrénées occidentales ; mais aussi, fait nouveau, du rail essentiel du cabotage Bordeaux-Nantes-Lorient-Brest. La croisière avortée de Doré avait pour origine une attaque de convoi de ce style ; celle de Vence, de même, est suscitée par les raids récurrents des croiseurs britanniques sur divers points de la côte atlantique. En effet, le 21 avril, Topsent et Palasne-Champeaux indiquent qu'un convoi de Brest à Bordeaux a été arrêté devant Nantes ; en conséquence, les représentants en accord avec Villaret décident d'envoyer le

<sup>271</sup> *Ibid.*

<sup>272</sup> Sur le processus d'apprentissage de la mer et l'amarinement souvent laborieux des novices, voir Olivier CHALINE, *Apprendre la mer : au temps de la voile en France, XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles*, Paris, Flammarion, 2022, en particulier p. 56-59.

<sup>273</sup> SHD-MV, BB4 68 f°07, « État de situation de l'armée navale employée dans les mers d'océan », 19 floréal an III (19 mai 1795).

<sup>274</sup> Roger MORRIS, *The Royal Dockyards During the Revolutionary and Napoleonic Wars*, Leicester, Leicester University Press, 1983, p. 16.

<sup>275</sup> Julian CORBETT, Herbert RICHMOND (eds.), *The Spencer Papers, op. cit.* vol. 1, p. 30-31.



contre-amiral Vence avec trois vaisseaux s'en prendre aux croiseurs ennemis<sup>276</sup>. D'une manière frappante, pour les représentants, il faut renoncer au vu du rapport de force aux stations fixes prévisibles, et leur préférer des routes patrouillées par des forces importantes et mobiles :

Nous vous l'avons dit plusieurs fois, et ne saurions trop vous le répéter, tant et si longtemps que nous établirons des croisières à poste fixe, que nous enverrons toujours dans les mêmes parages la même quantité de bâtiments, les Anglais se trouveront toujours en force supérieure. Dans l'état où est notre marine, nous ne devons pas avoir de croisières réglées ; il faut varier leur établissement et le nombre des bâtiments qu'on y envoie<sup>277</sup>.

Cet envoi en apparence relativement anodin entame le début d'une surenchère de renforts navals successifs dans le sud de la Bretagne, aux moyens desquels chaque marine prend successivement l'avantage, mais finalement la *Royal Navy* a le dernier mot. À aucun moment les autorités militaires à Brest ne semblent avoir eu conscience qu'elles se lançaient dans l'engrenage de la guerre aux communications tel que décrit plus tard par Castex<sup>278</sup>, et qu'elles ne pouvaient avoir le dessus du fait de la supériorité considérable des moyens britanniques. Il est vrai que l'idée de perdre la maîtrise des côtes méridionales de la Bretagne a dû sembler improbable aux officiers, mais il existait des précédents, comme pendant la guerre de Sept ans. Quoi qu'il en soit, après que le Comité de salut public a apporté sa touche aux ordres de Vence, l'autorisation de croiser est finalement accordée, car le contre-amiral quitte Brest vers le sud le 2 mai<sup>279</sup>. La division accompagne un convoi jusque devant Rochefort, atteint le 6 mai, puis escorte un autre convoi cette fois vers Brest, où elle retourne le 15 du même mois<sup>280</sup>. Après avoir débarqué ses malades déjà nombreux, la division se dirige vers le fond du Golfe de Gascogne. Le jour de son arrivée devant Saint-Sébastien, le 24 mai, la Commission de la Marine à Paris rédige justement un rapport au Comité de salut public justifiant l'envoi de la division de Vence dans cet espace, suite aux réclamations des représentants en mission à l'armée des Pyrénées occidentales, lesquels ont des difficultés à faire passer un convoi en provenance de Bordeaux<sup>281</sup>.

Le 1<sup>er</sup> juin, les bureaux de la Marine rédigent un nouvel ordre pour Vence : il doit se rendre devant Cadix pour intercepter un convoi espagnol de La Havane que le Comité de salut public

---

<sup>276</sup> RACSP, tome 22, p. 316. Lettre de Topsent et Palasne-Champeaux au Comité de salut public, 2 floréal an III (21 avril 1795).

<sup>277</sup> *Ibid.*

<sup>278</sup> Raoul CASTEX, *Théories stratégiques, tome I, Généralités sur la stratégie, la mission des forces maritimes, la conduite des opérations*, op. cit., p. 147. Voir *supra* chapitre trois, 3.

<sup>279</sup> RACSP, tome 22, p. 484. Lettre de Topsent et Palasne-Champeaux au Comité de salut public, 8 floréal an III (27 avril 1795). SHD-MV, BB4 68 f°07, « État de situation de l'armée navale employée dans les mers d'océan », 19 floréal an III (19 mai 1795).

<sup>280</sup> SHD-MV, BB4 75 f°262-275, journal de bord du *Zélé*, entrées du 13 au 26 floréal an III (2 au 15 mai 1795).

<sup>281</sup> *Ibid.*, f°282-283, journal de bord du *Zélé*, entrée du 5 prairial an III (24 mai 1795). SHD-MV, BB1 10 f°138, « Rapport au Comité de salut public », 5 prairial an III (24 mai 1795).

croit escorté par un seul vaisseau ennemi<sup>282</sup>. Mais cette mission ambitieuse ne peut être menée à bien. En effet, dans sa remontée vers le nord à partir du Pays Basque pour rentrer à Brest, la division tombe sur une escadre britannique entre Groix, Quiberon et Belle-Île le 7 juin 1795<sup>283</sup>. Il s'agit de cinq vaisseaux de ligne (dont le trois-ponts *Royal Sovereign*) et de leurs unités d'accompagnement, sous le commandement de l'amiral Cornwallis ; en effet, ce dernier a quitté l'Angleterre le 30 mai pour une mission de raid sur les approches atlantiques de la France<sup>284</sup>. En conséquence, Vence s'enfuit sous les bonnettes vers l'est et mouille sous les canons de Belle-Île sans être rattrapé ; en revanche, le convoi qu'il protégeait subit plusieurs captures<sup>285</sup>.

Cet épisode est important au-delà de son aspect militaire, car il a un impact sur le rapport de force entre Paris et Brest concernant l'espace qui doit commander aux mouvements de la flotte. Depuis plusieurs mois, Villaret et les représentants en mission réclamaient l'autorisation de faire sortir une partie de la flotte sans l'aval du Comité de salut public, demande qui comporte évidemment une dimension politique<sup>286</sup>. En conséquence, Topsent et Villaret décident de faire sortir la flotte sans attendre l'avis du Comité de salut public lorsqu'ils reçoivent la nouvelle du blocage de Vence, le jour même du déroulement des événements<sup>287</sup>. Du fait de la nécessité d'agir rapidement pour intercepter Cornwallis, Topsent et Villaret tiennent là la possibilité d'un fait accompli : « Nous pensâmes qu'il n'y avait pas un instant à perdre, pour voler à leurs secours : l'avis de cet événement au Comité de salut public ainsi que sa réponse pour agir eussent entraîné un trop long délai<sup>288</sup>. » Cette décision est importante car elle s'inscrit dans la chaîne d'événements qui mène quelques jours plus tard à l'échec du combat de Groix et à l'été catastrophique de la flotte française de l'Atlantique à Lorient. Force est donc de constater que l'autonomie saisie par les acteurs militaires et locaux a eu en l'occurrence des conséquences délétères, à rebours de la critique traditionnelle qui renvoie les échecs de la flotte républicaine au caractère civil et lointain de la

---

<sup>282</sup> SHD-MV, BB4 73 f°41, lettre de Dalbarade à Vence, 13 prairial an III (1<sup>er</sup> juin 1795).

<sup>283</sup> SHD-MV, BB4 71 f°133, journal de bord du *Fougueux*, entrée du 19 prairial an III (7 juin 1795).

<sup>284</sup> William JAMES, *The Naval History of Great Britain, volume 1, op. cit.*, p. 339.

<sup>285</sup> SHD-MV, BB4 71 f°134, journal de bord du *Fougueux*, entrée du 19 prairial an III (7 juin 1795).

<sup>286</sup> RACSP, tome 22 p. 130. Lettre de Topsent et Palasne-Champeaux au Comité de salut public, 26 germinal an III (15 avril 1795). SHD-MV, BB4 68 f°33, lettre de Villaret au Commissaire de la Marine, 19 floréal an III (8 mai 1795).

<sup>287</sup> SHD-MV, BB4 67 f°98, « Extrait du journal des mouvements de l'Escadre aux ordres du Vice amiral Villaret partie de la rade de Brest le 23 Prairial et des motifs qui déterminèrent cette expédition », mémoire de Topsent, sans date.

<sup>288</sup> *Ibid.*

direction de la guerre navale, confiée principalement au Comité de salut public pendant la Convention<sup>289</sup>.

À Paris, les bureaux disposent d'ailleurs de réseaux d'information qui auraient peut-être permis de reconsidérer la pertinence de cette sortie à la poursuite de Cornwallis. En effet, dès le 14 mai, l'ambassadeur américain Monroe avait signalé à Dalbarade la présence en force des Britanniques sur les approches atlantiques de la France, indiquant que les forces de Vence risquaient d'être insuffisantes<sup>290</sup>. La prudence était donc susceptible de s'imposer, notamment à la lumière d'autres informations d'origine américaine. Cette transmission d'information constitue d'ailleurs une nouvelle pièce à verser dans le dossier de la très grande proximité de Monroe avec les autorités françaises, qui l'a fait accuser d'avoir rompu la neutralité américaine à son retour aux États-Unis<sup>291</sup>. Par ailleurs, s'il est vrai que les Britanniques disposent de forces très supérieures sur le théâtre des approches atlantiques, l'envoi de Cornwallis si près des côtes françaises reposait sur un rapport du capitaine Bligh de l'*Alexander*, échangé au début mai 1795 et estimant à tort dans son rapport que la flotte de Brest ne dispose que de très peu de vaisseaux prêts à prendre la mer<sup>292</sup>.

Villaret et Topsent (ce dernier s'embarque sur la flotte) espèrent donc de leur côté une action rapide contre une escadre ennemie en apparence aventurée dans le dispositif français, mais sans rechercher de bataille générale<sup>293</sup>. De ce fait, ils quittent Brest avec neuf vaisseaux et sept frégates dès le 11 juin, soit quatre jours après la retraite de Vence<sup>294</sup>. L'escadre comprend tous les vaisseaux immédiatement disponibles, soit pour l'essentiel des navires chevillés en cuivre et donc récents, les autres, notamment chevillés en fer, ayant été gravement endommagés voire mis hors de service par la croisière du Grand Hiver :

---

<sup>289</sup> Certains ouvrages veulent d'ailleurs voir durant la croisière qui s'ensuit une suprématie absolue et tatillonne du représentant Topsent, civil forcément incompétent, alors que ce dernier et l'amiral sont en tous points en accord (Anne BERNET, *Histoire générale de la chouannerie*, Paris, Perrin, 2000, p. 311-312.)

<sup>290</sup> SHD-MV, BB4 67 f°25, lettre de Dalbarade à Villaret, 25 floréal an III (14 mai 1795).

<sup>291</sup> Beverley W. BOND, *The Monroe Mission to France, 1794-1796*, Baltimore, The Johns Hopkins press, 1907, p. 81-103.

<sup>292</sup> Richard HISCOCKS, « The Cornwallis Retreat – 17 June 1795 », *The royal navy 1776-1815 A biographical history and chronicle* [En ligne], mis en ligne le 31 octobre 2021, consulté le 4 mai 2023. URL: <https://morethannelson.com/the-cornwallis-retreat-17-june-1795/>

<sup>293</sup> Henri LACHÈSE, *L'armée navale de l'Océan, de vendémiaire à messidor an III. La croisière du Grand Hiver. Le combat de Groix.*, op. cit., p. 37.

<sup>294</sup> SHD-MV, BB4 67 f°98, « Extrait du journal des mouvements de l'Escadre aux ordres du Vice amiral Villaret partie de la rade de Brest le 23 Prairial et des motifs qui déterminèrent cette expédition », mémoire de Topsent, sans date.

| Vaisseau                              | Capitaine   | Canons | Date de construction |
|---------------------------------------|-------------|--------|----------------------|
| <i>Peuple</i>                         | Angot       | 118    | 1790                 |
| <i>Redoutable</i>                     | Monconsu    | 74     | 1792                 |
| <i>Droits de l'homme</i>              | Sébire      | 74     | 1794                 |
| <i>Tigre</i>                          | Bedout      | 74     | 1793                 |
| <i>Formidable</i> (ex- <i>Marat</i> ) | Linois      | 74     | 1794                 |
| <i>Alexandre</i>                      | Guillemette | 74     | 1779                 |
| <i>Jean Bart</i>                      | Gouardun    | 74     | 1791                 |
| <i>Mucius</i>                         | Larreguy    | 74     | 1790                 |
| <i>Wattignies</i>                     | Donat       | 74     | 1794                 |

Table n° 14 : Escadre de Villaret lors de sa sortie du 11 juin 1795<sup>295</sup>

Cette force est en réalité presque assimilable à une escadre légère, si ce n'est par la présence d'un trois-ponts, aux grandes qualités marines néanmoins ; ce qui justifie une partie de la confiance des autorités brestoises. Le début de la croisière se déroule d'ailleurs sans incident, et Vence, qui avait pris la mer de son côté, est rejoint le 14 juin entre Belle-Île et Groix<sup>296</sup>. Portée à douze vaisseaux de ligne par cette jonction, la flotte de Villaret repart vers Brest et tombe en chemin, à la hauteur de Groix, sur les cinq vaisseaux de Cornwallis ; une situation particulièrement favorable, qui suscite chez Villaret « les plus flatteuses espérances<sup>297</sup> ». Toute la journée du 17 juin est donc consacrée à une chasse ardente de l'escadre britannique, qui échoue finalement, aucun navire ennemi n'étant capturé. L'épisode, sous le nom de retraite de Cornwallis, a intégré la mémoire des hauts faits de la marine britannique durant la période<sup>298</sup>. Pourtant, l'exploit est relatif, car les navires britanniques les plus lents, le *Bellerophon* et le *Brunswick*, sont atteints par les chasseurs français et doivent se débarrasser d'une partie de leur matériel, ancres, chaloupes et approvisionnements notamment<sup>299</sup>. L'échappatoire de Vence quelques jours plus tôt, et a fortiori celui de Van Stabel en 1793, n'ont rien à envier à cette manœuvre.

Néanmoins, Cornwallis dispose de ses vaisseaux avec une habileté et un sang-froid très supérieurs à ceux des chasseurs français. Les navires de l'escadre britannique se soutiennent mutuellement, attendant les plus lents d'entre eux ; le *Royal Sovereign* de Cornwallis se met à plusieurs reprises par le travers pour envoyer une bordée complète aux poursuivants<sup>300</sup>. Côté

<sup>295</sup> SHD-MV, BB4 68 f°94, « Escadre aux ordres du vice-amiral Villaret... », sans date.

<sup>296</sup> *Ibid.*, f° 55, « Journal des évolutions de l'escadre sous les ordres du Gal Villaret », sans date.

<sup>297</sup> *Ibid.*, f° 47, lettre de Villaret au Commissaire de la Marine, 30 prairial an III (18 juin 1795).

<sup>298</sup> William JAMES, *The Naval History of Great Britain, volume 1, op. cit.*, p. 342-348. Robert GARDINER, *Fleet Battle and Blockade: The French Revolutionary War 1793-1797, op. cit.*, p. 46.

<sup>299</sup> Henri LACHÈSE, *L'armée navale de l'Océan, de vendémiaire à messidor an III. La croisière du Grand Hiver. Le combat de Groix.*, op. cit., p. 38.

<sup>300</sup> Ces abattées rappellent aussi l'attitude de Van Stabel en 1793, qui s'interpose entre les unités légères ennemies et le reste de son escadre. Voir *supra* chapitre quatre, 3.

français, si certaines unités se démènent pour ralentir l'adversaire, comme la frégate *Virginie* et le vaisseau *Tigre*, d'autres navires semblent avoir mené une chasse assez molle, notamment le *Zélé*, pourtant particulièrement rapide<sup>301</sup>. Les navires français sont très récents et il semble difficile d'expliquer autrement que par une longue habitude du refus du combat les performances plus faibles en poursuite qu'en retraite des unités françaises. De son côté le capitaine du *Zélé* souligne que son attitude timorée est liée à la très grande faiblesse de son équipage, touché là encore par la maladie, au point qu'il n'a pas assez d'hommes pour armer tous ses canons ; et Bruix relève en effet la prudence de Villaret qui ne lui ordonne pas directement de retourner au combat<sup>302</sup>. Il est donc difficile de démêler le vrai du faux dans les accusations de Villaret qui ont été portées après l'échec de la bataille de Groix, à un moment où une des préoccupations du commandement est de trouver des coupables.

Dans les jours qui suivent immédiatement la chasse au contraire, l'heure est encore à un exercice d'autosatisfaction auquel se livrent Villaret et Topsent avec insistance. Soucieux de justifier une sortie sans ordre, et malgré l'absence de prises significatives, Topsent écrit le 20 juin au Comité de salut public : « Jamais opération, citoyens collègues, ne fut plus utile que celle dont nous avons chargé le général Villaret<sup>303</sup>. » Villaret emploie exactement la même expression, ce qui signifie certainement qu'ils se sont concertés pour éviter d'éventuelles mesures de rétorsion : « Jamais expédition ne fût peut-être plus nécessaire que celle qui me fut prescrite par les représentants du Peuple de mettre dehors avec neuf vaisseaux pour aller au secours du Général Vence<sup>304</sup>. » Pourtant, il est à cette date bien trop tôt pour se réjouir : quelques jours plus tard, la flotte de Villaret se retrouve en présence d'une flotte de débarquement menée par l'amiral Warren, puis de la flotte de la Manche de Bridport. En effet, débarrassés de leurs servitudes sur le continent, les Britanniques ont planifié l'expédition de Quiberon, adossée à des moyens navals importants, lesquels mettent la flotte de Villaret dans une situation très difficile.

---

<sup>301</sup> SHD-MV, BB4 68 f°71, « Journal des évolutions de l'escadre sous les ordres du Gal Villaret », entrée du 29 prairial an III (17 juin 1795). *Ibid.*, f°43-44, « Précis du combat du 28 prairial an III par Mr de Bruix major général de l'armée », sans date. SHD-MV, BB4 67 f°101, « Extrait du journal des mouvements de l'Escadre aux ordres du Vice amiral Villaret partie de la rade de Brest le 23 Prairial et des motifs qui déterminèrent cette expédition », mémoire de Topsent, sans date.

<sup>302</sup> SHD-MV, BB4 75 f°302, journal de bord du *Zélé*, entrée du 28 au 29 prairial an III (16 au 17 juin 1795).

<sup>303</sup> SHD-MV, BB4 67 f°90, rapport de Topsent au Comité de salut public, 2 messidor an III (20 juin 1795). SHD-MV, BB4 68 f°43-44, « Précis du combat du 28 prairial an III par Mr de Bruix major général de l'armée », sans date.

<sup>304</sup> *Ibid.*, f°47, lettre de Villaret au Commissaire de la Marine, 30 prairial an III (18 juin 1795).

Il n'est pas possible ici de décrire en détail l'expédition de Quiberon, mais il importe en revanche d'explicitier le rôle de la marine française dans son déroulement, lequel est fréquemment passé sous silence<sup>305</sup>. La flotte de Brest connaît à cette occasion un de ses points les plus bas, en particulier durant le reste de l'été 1795 que les navires de Villaret sont contraints de passer à Lorient ; mais elle n'en a pas moins un rôle certain dans l'échec final de l'expédition, qu'il s'agit aussi de souligner ici. Pour cela, le recours aux sources britanniques est essentiel durant cette période sur laquelle la plupart des auteurs français se contentent de passer le plus vite possible.

La genèse de l'expédition se comprend dans le cadre des arbitrages stratégiques au sein du cabinet britannique, avec Henry Dundas comme partisan d'une stratégie exclusivement centrée sur l'espace colonial et William Windham, récemment parvenu au gouvernement, qui voit dans la contre-révolution une opportunité militaire majeure sur le continent<sup>306</sup>. L'expédition de Quiberon est donc largement de son fait, malgré l'opposition d'une bonne partie du cabinet britannique. Les forces terrestres qui composent le corps expéditionnaire sont exclusivement françaises (en bonne partie issue des régiments d'émigrés rapatriés du continent), mais le soutien de la *Royal Navy* lui est évidemment essentiel. En sus de l'appui de trois vaisseaux de ligne confiés à l'amiral Warren pour l'escorte directe des navires transports de troupes, c'est la totalité de la flotte de la Manche qui accompagne l'expédition<sup>307</sup>. Enfin, les émigrés de Puisaye peuvent compter sur l'appui des Chouans à l'intérieur. Celui-ci a des effets bien réels, y compris dans le domaine maritime. En effet, le 17 juin, quelques jours avant le début de l'expédition et au moment même de la retraite de Cornwallis, une troupe menée par Cadoudal prend la poudrerie de Pont-de-Buis dans le Finistère et s'empare de l'essentiel de la poudre qui s'y trouve ou la détruit<sup>308</sup>. Cette poudrerie sert d'abord la flotte de Brest, et les papiers de la marine avaient déjà signalé en mars l'interception régulière par les Chouans de l'approvisionnement en matières premières de l'établissement<sup>309</sup>. Cette fois, une étape de plus est franchie, ce qui vient souligner à quel point la marine française durant la

---

<sup>305</sup> Lorsque la marine française est évoquée, c'est même généralement exclusivement à travers la question des émigrés ayant servi dans la marine du roi sous l'Ancien Régime (Michel VERGÉ-FRANCESCHI, « La marine à l'expédition de Quiberon », dans Edward J. FREEMAN (dir.), *Les empires en guerre et paix, 1793-1860*, op. cit., p. 11-40.)

<sup>306</sup> Roger KNIGHT, *Britain against Napoleon: the organization of victory, 1793-1815*, London, Allen Lane, 2013, p. 72.

<sup>307</sup> Roger MORRIS, *The Channel Fleet and the Blockade of Brest, 1793-1801*, op. cit., p. 143.

<sup>308</sup> François CADIC, *Histoire populaire de la chouannerie en Bretagne, tome I*, Rennes, éditions Terre de Brume, 2003, p. 556-560. *L'Ami des principes, ou annales républicaines de Brest*, n°63, 3 messidor an III (21 juin 1795), p. 3.

<sup>309</sup> SHD-MV, BB1 10 f°110, Rapport au Comité de salut public, section des armes, bureau des poudres et salpêtre, 24 ventôse an III (14 mars 1795).

révolution doit combattre avec un adversaire dans le dos, et ce bien au-delà de 1793 ; une réalité peu sensible dans l'historiographie.

Malgré la tenaille dans laquelle se débat la flotte de Brest, et l'emploi de forces considérables pour assurer un débarquement sans incident du corps expéditionnaire, Villaret manque de peu de faire dérailler sérieusement le débarquement. En effet, il se trouve sur la trajectoire de la flotte combinée de Warren et Bridport. La flotte de la Manche a quitté l'Angleterre le 12 juin avec 14 navires de ligne dont pas moins de 8 trois-ponts, et après avoir réalisé sa jonction avec l'expédition se dirige vers le sud de la Bretagne<sup>310</sup>. Les événements qui suivent sont difficiles à représenter du fait de sources obscures voire contradictoires selon le point de vue britannique ou français. Il apparaît que le 18 juin, la flotte de Villaret alors qu'elle est en vue de Penmarch, dans sa volonté de rallier Brest, aperçoit une vaste flotte britannique de 38 voiles à l'ouest, et la frégate *Régénérée* note que « 12 lui paraissaient très gros<sup>311</sup> ». Villaret a donc aperçu la flotte anglaise combinée de Bridport et Warren dès cette date. Dans une lettre au Comité de salut public du même jour, il affirme qu'il va se contenter de petits bords près de la côte pour éviter une rencontre<sup>312</sup>. Mais le lendemain, sa flotte est repoussée par un coup de vent de nord-est alors qu'elle dépassait Penmarc'h<sup>313</sup>. La confusion s'installe avec l'aide du brouillard et certaines unités se perdent de vue ; Topsent écrit de son côté à Brest et Lorient pour décrire à Paris la situation de la flotte<sup>314</sup>. Une étude détaillée de la correspondance des officiers de l'armée serait nécessaire pour déterminer si les premières mesures pour se préparer à un débarquement ont été prises dès cette date<sup>315</sup>. C'est dans l'après-midi de cette journée du 19 juin que les éclaireurs de Warren, qui vient juste de quitter la flotte principale de Bridport, signalent la flotte française, au large de Penmarc'h et non pas sortant de Belle-Île comme le croient les Britanniques<sup>316</sup>.

---

<sup>310</sup> Roger MORRISS, *The Channel Fleet and the Blockade of Brest, 1793-1801, op. cit.*, p. 143.

<sup>311</sup> SHD-MV, BB4 68 f°75, « Journal des évolutions de l'escadre sous les ordres du général Villaret », entrée du 30 prairial au 1<sup>er</sup> messidor (18 au 19 juin 1795). L'observation de la flotte anglaise est confirmée par de multiples lettres et journaux de bord, comme celui de Topsent (SHD-MV, BB4 67 f°102, « Extrait du journal des mouvements de l'Escadre aux ordres du Vice amiral Villaret partie de la rade de Brest le 23 Prairial et des motifs qui déterminèrent cette expédition »).

<sup>312</sup> SHD-MV, BB4 68 f°49, lettre de Villaret au Commissaire de la Marine, 30 prairial an III (18 juin 1795).

<sup>313</sup> *Ibid.*, f°75, « Journal des évolutions de l'escadre sous les ordres du général Villaret », entrée du 30 prairial au 1<sup>er</sup> messidor (18 au 19 juin 1795).

<sup>314</sup> SHD-MV, BB4 67 f°102, « Extrait du journal des mouvements de l'Escadre aux ordres du Vice Amiral Villaret partie de la rade de Brest le 23 Prairial et des motifs qui déterminèrent cette expédition »

<sup>315</sup> Topsent estime qu'il a vu « l'armée anglaise escortant un convoi », mais peut-être se doute-t-il de la possibilité d'un débarquement au vu de la très grande proximité de la côte française, inhabituelle pour une simple escorte de marchands (*Ibid.*)

<sup>316</sup> Roger MORRISS, *The Channel Fleet and the Blockade of Brest, 1793-1801, op. cit.*, p. 143. Un peu après midi du 19 juin, le *Redoutable* n'est encore qu'à deux lieues au sud de Penmarch (SHD-MV, BB4 74 f°80, journal de bord du *Redoutable*, entrée du 1<sup>er</sup> au 2 messidor an III (19 au 20 juin 1795). Le *Nestor* est encore en vue du Guilvinec dans l'après-midi ; une localisation près de Belle-Île est impossible à cette date (SHD-MV, BB4 73 f°85, journal de bord du *Nestor*, entrée du 30 au 31 prairial (21 au 22 juin 1795).

Cette observation entraîne une quasi panique sur la flotte de débarquement, dont Puisaye se fait l'écho, mais aussi des officiers britanniques persuadés que les Républicains ont été tenus au courant de la tentative de débarquement<sup>317</sup>. Influencés par la suite des événements, les historiens n'ont pas assez insisté sur le caractère catastrophique pour une flotte de débarquement de se trouver en présence d'une force supérieure à la mer. Fort heureusement pour celle-ci, dans la confusion qui est la leur, les unités françaises n'ont pas même remarqué les navires de Warren. Ce dernier peut donc demander de l'aide auprès de Bridport, qui ne tarde pas à se poster entre la flotte de débarquement et la flotte française, se renforçant au passage des vaisseaux de ligne de Warren<sup>318</sup>. Le 22 juin, les deux flottes se trouvent finalement en présence l'une de l'autre entre Groix et Belle-Île, les Britanniques au nord-ouest des Français qui ont été rejetés très au large par le coup de vent subi :

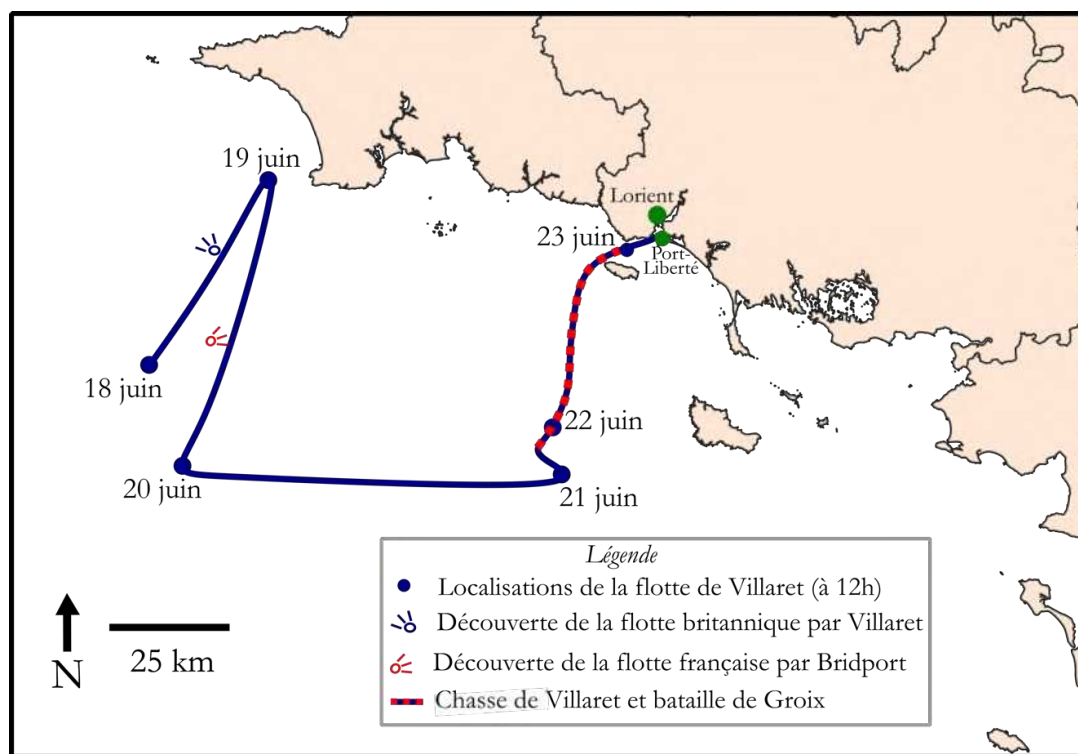


Schéma n°7 : Évolutions de la flotte française et bataille de Groix<sup>319</sup>.

<sup>317</sup> Joseph PUISAYE, *Mémoires du comte Joseph de Puisaye... : qui pourront servir à l'histoire du Parti royaliste français durant la dernière Révolution*, tome VI, première partie, *op. cit.*, p. 83. Warren ne cache pas sa surprise à la vue de la flotte française dans son rapport, Middleton y voit une manœuvre délibérée de la part des Français (Julian CORBETT, Herbert RICHMOND (eds.), *The Spencer Papers*, *op. cit.*, vol. 1, p. 74 et 47-48.)

<sup>318</sup> Richard HISCOCKS, « The Battle of Groix – 23 June 1795 », *The royal navy 1776-1815 A biographical history and chronicle* [en ligne], mis en ligne le 25 novembre 2021, consulté le 5 mai 2023. URL: <https://morethannelson.com/the-battle-of-groix-23-june-1795/>

<sup>319</sup> Comme on peut le voir sur ce schéma, l'idée défendue en France notamment par le lieutenant de vaisseau Lachèse selon laquelle les Britanniques se seraient complètement trompés dans leur localisation des



À cette date, suivant un schéma de montée en puissance graduelle, ce qui avait commencé comme une simple mission de défense du cabotage côtier français a évolué en un combat général entre flottes. Celui-ci se résume d'ailleurs à une course-poursuite effrénée vers Lorient où Villaret cherche à trouver un abri pour sa flotte largement dépassée en force (douze vaisseaux dont un trois-ponts contre dix-sept vaisseaux comprenant huit trois-ponts). L'amiral français refuse de se réfugier dans Port-Tudy, car « il nous était impossible de nous y embosser de manière à empêcher l'ennemi de passer entre la terre et nous<sup>320</sup> ». Ce scénario, qui est celui d'Aboukir trois ans plus tard, est donc bien envisagé par Villaret, qui agit de manière à l'éviter. L'amiral multiplie les ordres dès la découverte de l'adversaire ; il ordonne aux vaisseaux les plus lents de forcer de voile, notamment la prise britannique récente l'*Alexandre* ; dans un second temps il fait remorquer cette unité par la frégate *Régénérée*<sup>321</sup>. Villaret demande de plus, à 17 h, que la flotte se forme sur l'ordre de front perpendiculaire au vent (de sud-sud-ouest), afin que les vaisseaux puissent se soutenir mutuellement et le cas échéant se former sur une ligne de front d'un bord ou de l'autre<sup>322</sup>. Mais à la différence de l'ordre et de la discipline qui règnent sur l'escadre de Cornwallis lors de sa fuite quelques jours plus tôt, la confusion ne tarde pas à s'installer dans l'armée navale de Brest, notamment à la faveur de la nuit. Plusieurs navires de ligne ne suivent pas l'ordre reçu et la situation dégénère quasiment en sauve-qui-peut le 23 au matin, alors que les deux flottes s'approchent de Lorient<sup>323</sup>. Aucun navire de ligne français, notamment, ne se met en travers pour envoyer aux poursuivants une bordée complète, quand bien même la vitesse de certains rend la manœuvre presque sans danger<sup>324</sup>. Il s'agit d'une des seules occurrences, durant la période révolutionnaire, de défaillance claire des officiers avec des conséquences, à savoir la perte de trois vaisseaux, en partie due à l'absence de soutien mutuel ; Aved-Magnac, le capitaine du *Zélé* est particulièrement montré du doigt par Villaret<sup>325</sup>. Néanmoins, même la présence d'excellents capitaines de vaisseau n'aurait

---

affrontements du 22 et du 23 juin à Belle-Île, (un des vaisseaux pris par Bridport le 23 juin reçoit d'ailleurs le nom de cette île) est à nuancer (Henri LACHÈSE, *L'armée navale de l'Océan, de vendémiaire à messidor an III. La croisière du Grand Hiver. Le combat de Groix.*, op. cit., p. 41.) En effet, le 22 juin à midi soit pendant le début de la course-poursuite, le *Nestor* note bien sa position comme « au large de Belle-Île » (SHD-MV, BB4 73 f°89, journal de bord du *Nestor*, entrée du 3 au 4 messidor-21 au 22 juin 1795).

<sup>320</sup> SHD-MV, BB4 68 f°87, « Copie de la lettre écrite à la Commission de la Marine et des Colonies par le vice-amiral Villaret-Joyeuse [...] », 7 messidor an III (25 juin 1795).

<sup>321</sup> SHD-MV, BB4 67 f°104, « Extrait du journal des mouvements de l'Escadre aux ordres du Vice amiral Villaret partie de la rade de Brest le 23 Prairial et des motifs qui déterminèrent cette expédition », mémoire de Topsent, sans date. SHD-MV, BB4 73 f°89-92, journal de bord du *Nestor*, entrée du 4 au 5 messidor an III (22 au 23 juin 1795), voir le relevé des signaux.

<sup>322</sup> *Ibid.*

<sup>323</sup> SHD-MV, BB4 67 f°105, « Extrait du journal des mouvements de l'Escadre aux ordres du Vice amiral Villaret partie de la rade de Brest le 23 Prairial et des motifs qui déterminèrent cette expédition », mémoire de Topsent, sans date.

<sup>324</sup> SHD-MV, BB1 10 f°08, « Rapport au Comité de salut public », sans date.

<sup>325</sup> Voir *infra* chapitre sept, 1 pour la controverse entre les deux hommes.

pas permis de renverser une situation tactique qui découle avant tout, encore une fois, de la situation stratégique.

En effet, l'*Alexandre*, puis le *Tigre* (attaqué notamment par les trois-ponts *Queen* et *London*) se rendent au milieu de la matinée<sup>326</sup>. Les navires ennemis les plus lourds se trouvent en effet à la pointe de la flotte ennemie ; en particulier, le navire amiral *Queen Charlotte* prend pendant plusieurs heures la pointe de l'attaque, avant de passer au second plan, sa mâture hâchée par le feu français<sup>327</sup>. Le *Formidable* aussi est capturé par l'ennemi, principalement parce que le feu prend à bord : « Notre perte se serait bornée à ce vaisseau [l'*Alexandre*] si par une fatalité malheureuse le feu ne s'était pris à bord du vaisseau le formidable, sa dunette sauta, et bientôt son arrière fut embrasé, son mât d'artimon fut coupé<sup>328</sup>. » Le scénario décrit ici, bien qu'il ne soit pas corroboré par ailleurs, laisse envisager l'hypothèse d'une défaillance des munitions nouvelles. Celles-ci sont en effet employées, comme l'indique Villaret : « L'ennemi ne m'a pas paru avoir souffert [...] je présume cependant que tous les vaisseaux ont fait usage des obus, boulets artificiels et boulets rouge, j'en avais non seulement fait le signal mais même l'ordre verbal par nos frégates<sup>329</sup>. » Une réussite de ces munitions aurait pu compenser la différence numérique entre les armées navales, à la différence d'un corps d'officiers laissé inchangé. Mais leur échec scelle le destin de la séquence ouverte à l'automne 1794. Sans innovation majeure, il est impossible à la flotte française de faire jeu égal avec la marine britannique à ce stade de la guerre.

La débâcle de la flotte française n'aura néanmoins pas été inutile. Durant leur retraite, les unités françaises ont aperçu distinctement la flotte de Warren, et dès le 24 juin le commandant des armes à Lorient écrit à Paris : « Les ennemis depuis hier ont été renforcés d'une division qui porte leur forces à 36 ou 40 vaisseaux, un convoi de soixante voiles est aussi réuni à eux et tout annonce les dispositions d'un prochain débarquement [...] des secours prompts et très prompts, citoyens, et surtout en troupes, sans quoi cette partie du Morbihan deviendra une seconde Vendée<sup>330</sup>. » La nouvelle se répand donc pas moins de trois jours avant l'arrivée effective de l'ennemi, un temps d'avance exploité par Hoche (qui est déjà à Vannes le 27 juin) et qui a été permis par l'interposition

---

<sup>326</sup> William JAMES, *The Naval History of Great Britain, volume 1, op. cit.*, p. 353.

<sup>327</sup> *Ibid.* SHD-MV, BB4 67 f°105, « Extrait du journal des mouvements de l'Escadre aux ordres du Vice amiral Villaret partie de la rade de Brest le 23 Prairial et des motifs qui déterminèrent cette expédition », mémoire de Topsent, sans date.

<sup>328</sup> SHD-MV, BB4 67 f°105, « Extrait du journal des mouvements de l'Escadre aux ordres du Vice amiral Villaret partie de la rade de Brest le 23 Prairial et des motifs qui déterminèrent cette expédition », mémoire de Topsent, sans date.

<sup>329</sup> SHD-MV, BB4 68 f°88, « Copie de la lettre écrite à la Commission de la Marine et des Colonies par le vice-amiral Villaret-Joyeuse [...] », 7 messidor an III (25 juin 1795).

<sup>330</sup> SHD-MV, BB4 67 f°140, lettre d'Henry, commandant des armes à Lorient à la Commission de la Marine et des Colonies, 6 messidor an III (24 juin 1795).

involontaire de la flotte de Brest sur le chemin de l'invasion<sup>331</sup>. Celle-ci a d'ailleurs livré un réel combat à cette occasion. Sur les navires rentrés à Lorient, on compte 211 blessés et tués (et sans doute au moins autant sur les navires capturés) pour 144 côté britannique<sup>332</sup>. Le capitaine Angot du *Peuple* fait partie des morts au combat.

Sur le théâtre méditerranéen, la flotte de Toulon combat elle aussi dans des circonstances analogues, avec le même résultat tactique négatif mais non sans là aussi rendre de précieux services stratégiques. Ce qui devait être la grande sortie de maîtrise de la mer préparée depuis des mois avec les renforts de Brest se révèle néanmoins être un net échec sur le plan maritime. Après le bilan mitigé de la sortie de mars, la flotte renforcée de Martin quitte Toulon avec dix-sept vaisseaux le 7 juin pour une croisière moins ambitieuse que prévue, du fait de la rumeur de l'arrivée d'importants renforts britanniques ; elle ne doit pas s'éloigner des côtes françaises de plus d'une quarantaine de kilomètres<sup>333</sup>. L'esprit des instructions de Martin reste néanmoins celui d'une recherche de la maîtrise de la mer, car l'armée navale doit combattre si les forces ennemies sont « égales ou un peu supérieures<sup>334</sup> ». De fait, les Britanniques ont reçu un renfort considérable de neuf vaisseaux de ligne au total, dont sept par l'arrivée de l'escadre de l'amiral Mann en Méditerranée le 14 juin, alors que Martin est déjà à la mer<sup>335</sup>. L'amiral Hotham dispose donc de vingt-trois vaisseaux de ligne avec cinq trois-ponts pour un seul côté français ; la disproportion des forces avec Martin est considérable.

La flotte française quitte finalement la proximité de Toulon le 7 juillet 1795, pour une croisière d'appui à l'armée d'Italie<sup>336</sup>. Celle-ci se révèle essentielle, car la maîtrise temporaire des approches maritimes favorise la retraite de l'armée d'Italie devant l'avancée des Austro-Sardes de

---

<sup>331</sup> Claude DESPREZ, *Lazare Hoche, d'après sa correspondance et ses notes*, Paris, J. Dumaine, 1898, p. 152.

<sup>332</sup> SHD-MV, BB4 68 f°92, « État des hommes tués ou blessés dans le combat de la division aux ordres du Vice-Amiral Villaret contre l'armée anglaise le 5 messidor », sans date. William JAMES, *The Naval History of Great Britain, volume 1, op. cit.*, p. 355.

<sup>333</sup> Paul MERVEILLEUX du VIGNAUX, *La Méditerranée : de la reprise de Toulon par les français à la paix de Bâle (juillet 1795)*, *op. cit.*, p. 39-40. Les troubles politiques dans la ville, restée majoritairement jacobine malgré la réaction thermidorienne, causent du retard à l'expédition en plus de constituer un contexte peu propre à l'action militaire (Malcolm CROOK, *Toulon in war and revolution: from the « Ancien régime » to the Restoration, 1750-1820, op. cit.*, p. 158 à 186.)

<sup>334</sup> Paul MERVEILLEUX du VIGNAUX, *La Méditerranée : de la reprise de Toulon par les français à la paix de Bâle (juillet 1795)*, *op. cit.*, p. 40.

<sup>335</sup> Richard HISCOCKS, « The Battle of the Hyeres Islands – 13 July 1795 », *The royal navy 1776-1815 A biographical history and chronicle* [En ligne], mis en ligne le 19 février 2022, consulté le 8 mai 2023. URL: <https://morethannelson.com/the-battle-of-the-hyeres-islands-13-july-1795/>

<sup>336</sup> Paul MERVEILLEUX du VIGNAUX, *La Méditerranée : de la reprise de Toulon par les français à la paix de Bâle (juillet 1795)*, *op. cit.*, p. 42-43.

Vins, en passe de repousser les Français de tout le territoire italien<sup>337</sup>. Plusieurs unités françaises sont sauvées au moyen d'ambitieuses actions amphibies. Devant Oneille, une petite division confiée à Nelson est prise en chasse, ce qui entraîne les Français jusqu'en Corse, où se trouve la flotte d'Hotham. Bien que l'armée navale britannique soit surprise en plein ravitaillement, avec une partie des équipages à terre, Martin n'attaque pas son adversaire du fait de la supériorité numérique considérable des Britanniques, s'appuyant sur les consignes ambiguës du Comité de salut public<sup>338</sup>. Là encore, cet épisode souligne à quel point l'ordre inhabituel côté français de rechercher la maîtrise de la mer est susceptible de prendre en défaut une flotte britannique peu habituée à cette attitude. Néanmoins, le choix de Martin d'éviter le combat est probablement le bon, car l'atout qu'il croit avoir dans sa manche, à savoir les munitions incendiaires et explosives, se révèle inefficace. Lorsque les deux flottes se retrouvent au large de Hyères le 13 juillet, après plusieurs jours de recherche, la timide attaque britannique n'est pas repoussée par le feu français, malgré l'emploi des munitions nouvelles<sup>339</sup>. À l'image de la bataille de Groix, un des vaisseaux français prend feu, l'*Alcide*, peut-être là encore du fait de l'emploi des armes de types boulets rouges, obus ou boulets incendiaires<sup>340</sup>. L'incendie devient rapidement catastrophique et le navire finit par exploser, laissant la flotte d'Hotham maîtresse de la mer mais sans aucune prise significative.

Cet épisode peu glorieux côté français clôt la séquence ouverte à l'automne 1794 par l'émergence d'un plan de maîtrise de la mer fondée sur les nouvelles armes. D'une manière plus générale, avant même l'annonce de l'échec de Martin, un tournant politico-stratégique majeur est impulsé depuis Paris, qui vient mettre fin à trois années d'atermoiements dans l'emploi des forces. À l'été 1795, un quasi-consensus politique se dessine pour l'emploi délibéré et assumé de la stratégie indirecte dans le domaine naval.

---

<sup>337</sup> William C. BAKER, *Between Coalition and Unilateralism: The British War Machine in the Mediterranean, 1793 – 1796*, op. cit., p. 317-318.

<sup>338</sup> *Ibid.*

<sup>339</sup> Dans la littérature abondante consacrée à l'avènement de la bataille navale de destruction au tournant du XIX<sup>e</sup> siècle, le combat d'Hyères est présenté comme le chant du cygne d'une direction timorée des affrontements, à laquelle Nelson, présent ce jour-là, met fin par la suite. (Rémi MONAQUE, *Une histoire de la marine de guerre française*, op. cit., p. 234.)

<sup>340</sup> SHD-MV, BB4 81, dossier de l'*Alcide*. William C. BAKER, *Between Coalition and Unilateralism: The British War Machine in the Mediterranean, 1793 – 1796*, op. cit., p. 321.

## Conclusion de la deuxième partie

La direction républicaine de la marine depuis les débuts de la guerre civile dans l'Ouest se caractérise par une très grande activité. Après la réaction particulièrement rapide des bureaux de la Marine et du Comité de salut public au danger vendéen durant l'été 1793, l'année 1794 est caractérisée par une tension entre la volonté de sortir d'un schéma purement défensif et la nécessité de s'en tenir à une stratégie indirecte, due aux différentes servitudes militaires. L'arrivée des convois et le recours aux neutres dans l'Atlantique permet ensuite la mise au point d'une stratégie particulièrement originale en 1795, centrée sur la Méditerranée, mais qui implique toutes les forces : la recherche délibérée de la maîtrise de la mer par l'usage d'un type nouveau de munitions.

À l'image de l'ensemble de la période, le succès ou l'échec de ces orientations tient d'abord et avant tout à leur cohérence stratégique. Le blocus républicain de la Vendée est un succès en 1793 car toutes les opérations lui sont subordonnées : évitant l'éparpillement des efforts, la marine républicaine parvient à concentrer suffisamment de vaisseaux à Belle-Île pour maîtriser pleinement les approches atlantiques de la Vendée militaire. En revanche, en 1794, une partie de l'échec de la bataille de Prairial est due à l'ambiguïté d'une sortie qui vise à s'interposer entre l'adversaire et un convoi sans livrer bataille, une gymnastique navale particulièrement ardue. Néanmoins, la direction républicaine de la guerre obtient l'essentiel à savoir son convoi, au risque de creuser encore plus l'écart entre les deux lignes de bataille du fait des pertes subies par la flotte de Brest. Cet écart est au fondement de la recherche d'armes nouvelles susceptibles de donner un avantage décisif à la marine républicaine. Celles-ci à leur tour sont au cœur des projets français pour la campagne de 1795, qui voit un renforcement de la flotte de Toulon par celle de Brest afin d'acquérir la maîtrise de la mer en Méditerranée. Mais là encore, l'ambiguïté de la sortie de la flotte de l'Océan durant l'hiver pour couvrir ce renforcement, puisqu'elle n'est pas une véritable sortie de maîtrise de la mer mais pas non plus un simple raid, a pour conséquence des retards dans l'envoi en Méditerranée. Le commandement naval, en refusant de s'en tenir exclusivement au cœur de son projet de campagne (son effet majeur pourrait-on dire, en termes militaires contemporains), prend le risque de compromettre l'ensemble des opérations de l'année. De fait, la première sortie de la flotte de la Méditerranée au printemps 1795 (sans renforts venus de l'Atlantique) n'a pas les résultats escomptés, sans être un véritable échec. La cohérence du plan décidé à l'automne 1794 se ressent néanmoins, car malgré la défaillance des innovations en termes de munitions, la flotte de la Méditerranée se retrouve à plusieurs reprises en position de déstabiliser le dispositif britannique. Lors de la seconde sortie de cette flotte l'été, une attaque même sans usage des munitions nouvelles le 8 juillet 1795 en rade de Saint-Florent, alors que la flotte britannique n'était pas prête au combat,

aurait peut-être pu tourner à l'avantage des Français<sup>341</sup>. En revanche, la flotte de l'Atlantique au début du printemps subit le tempo britannique, et si elle parvient à faire gagner du temps aux troupes terrestres pour s'opposer à l'expédition de Quiberon, il s'agit là du seul élément tempérant une campagne désastreuse. L'amiral ne peut que relever lui aussi l'échec des obus et incendiaires de Meudon, seul atout dont il croit disposer face à des forces très supérieures.

Le sujet des innovations en termes de projectiles vient souligner à quel point les aspects techniques sont au cœur de la compréhension de l'action de la flotte républicaine durant la période conventionnelle. En particulier, le chevillage en fer de nombreux vaisseaux anciens est la cause du naufrage de plusieurs d'entre eux durant la sortie du Grand Hiver. Ce fait, qui vient contredire de plein fouet l'idée d'une flotte en bon état en 1789, est indispensable à la compréhension de la stratégie employée par la France durant le reste de la décennie révolutionnaire. Quant aux nouvelles munitions elles-mêmes, leur échec est très probablement dû à des défauts persistants dans leur conception. En effet, loin d'être des innovations anecdotiques, les obus et incendiaires sont au cœur de la stratégie décidée par le Comité de salut public en lien avec la Commission de la Marine. Les expériences de ces munitions et leur emploi à la mer est bien documenté, et il n'est pas possible d'attribuer leur échec à un simple conservatisme des marins.

La quasi-complète absence de mentions de ces questions fondamentales quant aux matériels employés par la marine dans l'historiographie (absence à laquelle on pourrait rajouter celle des questions de santé, elles aussi indispensables à la compréhension en ce qui concerne la campagne de Prairial) montre à quel point le traitement historique de la période a été partiel. L'insistance sur les officiers en particulier ne se justifie guère que par des a priori politiques, tant le rôle de ceux-ci apparaît secondaire au regard des pesanteurs stratégiques et techniques. De plus, ce traitement insuffisamment approfondi devient encore plus superficiel à partir de la fin 1794. En effet, les travaux universitaires sur la période ont généralement pour cadre une très courte révolution, terminée par le 9 thermidor, ce qui laisse de côté la campagne fondamentale de 1795<sup>342</sup>. En particulier, l'ouvrage remarquable de Léon Lévy-Schneider consacré à Jeanbon Saint-André devient partiel et excessif à partir du moment où son protagoniste quitte la scène<sup>343</sup>.

Enfin, il importe de signaler que la plupart des ouvrages font grand cas des changements de majorité politique durant la période (chute des Girondins puis de Robespierre, en particulier), avec des avis divergents : le 9 thermidor est ainsi une catastrophe pour Lévy-Schneider ou Norman Hampson, une amélioration pour la plupart des autres auteurs. À rebours de ces jugements

---

<sup>341</sup> Paul MERVEILLEUX du VIGNAUX, *La Méditerranée : de la reprise de Toulon par les français à la paix de Bâle (juillet 1795)*, op. cit., p. 43.

<sup>342</sup> Norman HAMPSON, *La marine de l'an II : mobilisation de la flotte de l'Océan, 1793-1794*, op. cit. William S. CORMACK, *Revolution and Political Conflict in the French Navy 1789-1794*, op. cit.

<sup>343</sup> Léon LÉVY-SCHNEIDER, *Le conventionnel Jeanbon Saint-André*, op. cit., p. 1024 notamment.

abrupts, il s'est agi ici de montrer la continuité de la direction politico-stratégique de la guerre, avec des succès et des échecs mais la permanence de la recherche d'une solution au problème stratégique posé à la marine française, dans un processus de décision articulant Comité de salut public, bureaux de la Marine, représentants en mission et amiraux. Cette réflexion stratégique montre que loin d'abandonner la mer, la République a su envisager toutes sortes de pistes stratégiques pour renverser un rapport de force écrasant.

À l'été 1795, une forme de fatigue semble néanmoins apparaître dans les cercles navals face aux récents échecs, et un quasi-consensus se forme autour d'une idée simple : mettre un terme aux sorties importantes de vaisseaux au profit d'une stricte stratégie indirecte, où toutes sortes d'actions de harcèlement, notamment dans le domaine colonial qui revient sur le devant de la scène, doivent suppléer à la recherche de la maîtrise de la mer, renvoyée à un horizon lointain.

*Troisième partie*

LA STRATÉGIE INDIRECTE ASSUMÉE ET SES DÉCLINAISONS 1795-1797



## Le tournant de la liberté des mers : une nouvelle stratégie militaire, juridique et diplomatique

« Le gouvernement anglais pourra s'il le veut se pavaner de ses escadres et les faire promener en ordre de tactique le Français se bornera à l'attaquer dans ce qu'il a de plus cher, dans ce qui fait son bonheur et son existence, *dans ses richesses*<sup>1</sup>. » Dans son rapport sur la course du 10 août 1795, le député Defermon résume, à l'image de bien d'autres prises de paroles de l'été, la stratégie retenue par la France à partir de cette date. Anticipant sur ce que seront plus tard les analyses de la Jeune École, Defermon prétend que les navires de ligne britanniques vont être réduits à l'inutilité du fait d'attaques directes sur le commerce ennemi, notamment par la course, interdite depuis 1793. Il ne s'agit là que d'une des formes que prend la stratégie indirecte : en plus des raids sur le commerce, par des corsaires ou des unités régulières, les tentatives de débarquements ou descentes se succèdent, ainsi que les expéditions coloniales. Toutes ces dispositions opérationnelles ont pour point commun de ne pas rechercher la maîtrise de la mer par la bataille décisive, mais au contraire d'éviter le combat dans la mesure du possible. Si cette posture a été celle de la marine républicaine en 1793 (avec une nette nuance défensive) et d'une manière plus ambiguë en 1794, c'était à la fois sous le poids des circonstances et par défaut, dans la continuité de la pratique traditionnelle de la guerre navale en France. À partir de l'été 1795 au contraire, le refus de la bataille est délibéré et s'inscrit dans une logique militaire, juridique, économique, et diplomatique cohérente.

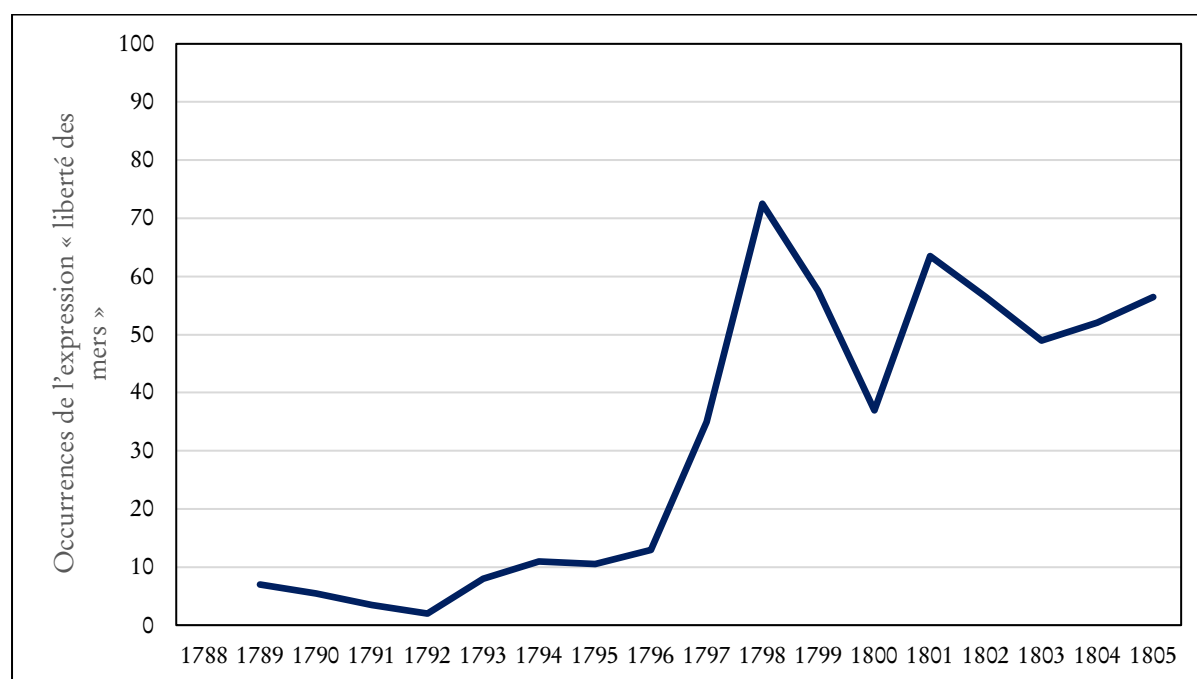
Pour les thermidoriens puis le Directoire, cette logique s'articule autour du concept de liberté des mers, ancien mais remis en avant à partir de cette date. L'idée désigne avant tout l'acceptation du principe du *free ships make free goods*, qui elle-même découle du constat de l'impossibilité pour la France de maîtriser la mer à court terme. Les mers étant de toute façon contrôlées par la puissance adverse, se définir comme avocat des neutres permet à la France républicaine de se poser à peu de frais comme adversaire de la tyrannie maritime britannique. C'est ce raisonnement qui a présidé au retour au *free ships make free goods* en janvier 1795 ; mais l'enterrement semi-définitif des espoirs de maîtrise de la mer par la France avec l'échec des flottes

---

<sup>1</sup> « Rapport fait par Defermon au nom du Comité de salut public sur la course en mer », *Gazette nationale ou le Moniteur universel*, n°328, 28 thermidor an III (15 août 1795), p. 2. C'est l'auteur qui souligne.

de l'Atlantique et de la Méditerranée lui fait prendre une ampleur nouvelle. En défendant la liberté des mers et donc le commerce neutre, la France espère que les États-Unis et les neutres du Nord en particulier vont suppléer à son commerce maritime, mais aussi s'insurger contre le droit de police des mers que s'arroge seule la Grande-Bretagne. L'idée de reconstituer la ligue de la neutralité armée telle qu'elle a existé durant la guerre d'indépendance américaine constitue l'horizon de cette démarche<sup>2</sup>. Elle aboutit à un succès avec la création de la ligue du Nord en 1800 par la Russie, même s'il est difficile de mesurer l'impact exact des démarches françaises dans la constitution de cette ligue, qui répond largement à des logiques locales<sup>3</sup>.

Force est de constater en tout cas que le Directoire puis le Consulat ne ménagent pas leurs efforts pour monter les neutres contre la Grande-Bretagne. Une analyse lexicométrique même sommaire permet de montrer que l'expression liberté des mers, très peu présente sous la Convention pour les ouvrages en français, fleurit dans la deuxième moitié de la décennie révolutionnaire, pour devenir un quasi passage obligé de toute prise de parole parlementaire concernant la marine :



**Moyenne lissée sur deux ans de l'emploi de l'expression « liberté des mers » dans le corpus presse et livres numérisés de Gallica – outil « Gallicagram<sup>4</sup> »**

<sup>2</sup> Pierrick POURCHASSE, *La France et le commerce de l'Europe du nord au XVIII<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 528-531.

<sup>3</sup> Ole FELDBÆK, *Denmark and the Armed Neutrality 1800-1801: Small Power Policy in a World War*, Copenhagen, Akademisk Forlag, 1980, 305 p.

<sup>4</sup> Benjamin AZOULAY, Benoît de COURSON : « Gallicagram : Un outil de lexicométrie pour la recherche. » *SocArXiv* [En ligne], mis en ligne le 8 décembre 2021, consulté le 10 mai 2023. URL : <https://doi.org/10.31235/osf.io/84bf3>

Il faut néanmoins se garder de toute analyse trop abstraite et surplombante du tournant qu’emprunte la marine française à l’été 1795. Celui-ci se fait dans un cadre particulièrement difficile ; notamment, la crainte d’une prise des arsenaux de Lorient et Brest par les émigrés de Quiberon n’est écartée qu’après de longues semaines ; la flotte de Brest, elle, atteint son point le plus bas de toute la période avec le licenciement d’une bonne partie des équipages des vaisseaux bloqués à Lorient.

## **I. L’été 1795, une réorientation politico-stratégique en contexte de crise**

Le bouleversement de la direction politico-stratégique de la marine française de la fin 1795 se réalise par des changements simultanés dans le personnel (Commissaire de la Marine, officiers), dans l’orientation stratégique et dans la vie concrète de la marine. En dépit de cette concomitance, il importe de bien reconstruire les étapes de la réflexion qui sous-tend l’élaboration de cette politique de « liberté des mers ». D’abord et avant tout, elle procède d’un constat stratégique de l’impossibilité d’un affrontement impliquant des navires de ligne qui soit favorable à la France, constat dont il est frappant de considérer le caractère quasi-consensuel à cette date ; alors que cette stratégie du refus de la bataille a été abondamment critiquée par l’école mahanienne au XIX<sup>e</sup> siècle. Le régime juridique favorable à la neutralité, et l’activité diplomatique qui s’ensuit, découlent de ce constat stratégique.

Enfin, la période qui s’ouvre à l’été 1795 pour la marine est particulièrement marquée par la politique interne de la France thermidorienne. En opérant un tournant stratégique, le Comité de salut public peut rejeter vers le passé et le gouvernement révolutionnaire les échecs de la période précédente, tout en appelant simultanément à un intérêt accru pour les espaces maritimes, alors qu’à terre la coalition commence à s’effondrer.

### *Le choix des Girondins sur le retour : la stratégie indirecte*

Le bouleversement de l’été 1795 est impulsé par les Conventionnels eux-mêmes ; les marins, bien que fréquemment en accord avec les changements stratégiques (ou prétendant l’être), ne font que subir un mouvement imprimé notamment par les députés girondins de retour à la Convention. La réorganisation est ainsi présidée principalement par Defermon, responsable de la section de Marine du Comité de salut public durant l’été, soutenu par les thermidoriens en général et les anciens girondins en particulier ; lui-même a été proscrit et s’est caché près de Ploërmel

durant la « Terreur<sup>5</sup> ». Son collègue à la section de Marine, Blad, est envoyé avec Tallien dans le Morbihan pour juguler la crise de Quiberon, ce qui laisse de fait le champ libre à Defermon. Ce dernier n'est pas officier de marine ni lié de près au monde maritime mais juriste ; néanmoins en tant que girondin, il gravite auprès de marins comme Rochegude, avec qui il fait partie des premiers envoyés en mission à Brest en janvier 1793<sup>6</sup>. C'est à cette occasion qu'il rencontre Redon de Beaupréau, alors ordonnateur du port de Brest, dont il apprécie les qualités d'administrateur. Dans ses mémoires, Defermon s'attribue le remplacement de Dalbarade par Redon le 2 juillet 1795 sans le lier aux défaites ; mais l'annonce de l'échec de Groix à la Convention la veille du changement a certainement accéléré la chute du ministre de l'époque jacobine<sup>7</sup>. Celui-ci était déjà largement marginalisé dans la prise de décision stratégique par le Comité de salut public, car ce dernier s'appuie depuis le 27 mai sur Truguet : un arrêté de cette date précise :

Le Comité de salut public arrête que le vice-amiral Truguet, en attendant que les circonstances permettent de le placer à la tête de nos armées navales, sera employé auprès du Comité de salut public pour seconder par ses talents et son expérience les membres de ce Comité chargés particulièrement de la marine<sup>8</sup>.

Les hommes de la période du Directoire apparaissent ainsi dès 1795 ; Truguet et Redon de Beaupréau ont eux aussi pour caractéristique commune d'avoir été emprisonnés durant la période précédente, ce dont il est fait mention explicitement pour la nomination de Redon<sup>9</sup>.

Si le tournant vers la stratégie indirecte se fait avec l'adhésion de ces hommes comme nous le verrons plus loin, ce sont bien les Conventionnels qui la décident et qui défendent ce choix à la tribune. Defermon en exprime la philosophie au moment d'un rapport sur la course, le 10 août :

Le nouveau système de guerre maritime que votre comité de salut public a adopté est plus conforme à notre politique et nous procurera des avantages réels. Ce nouveau système remplira bien mieux les vrais intérêts de la nation que ces étalages de puissance maritime qui ne flattent que l'orgueil personnel et consomment les ressources de la République. Nous avons un seul objet à remplir [...] c'est de protéger notre commerce et d'anéantir celui de nos ennemis ; c'est de convaincre la nation anglaise de la perfidie de son gouvernement et du précipice dans lequel il la plonge [...] digne fin d'un gouvernement orgueilleux et despotique

---

<sup>5</sup> Arnaud de MAUREPAS (éd.), « Mémoires inédits d'un grand commis des finances Jacques Defermon des Chapelières », dans *Études et Documents II*, 1990, Paris, Comité pour l'Histoire économique et financière de la France, 1991, p. 404-416. Raphaël MATTA-DUVIGNAU, *Gouverner, administrer révolutionnairement : le Comité de salut public (6 avril 1793-4 brumaire an IV)*, op. cit., p. 132-133.

<sup>6</sup> *Ibid.*, p. 392. Voir *supra* chapitre trois, 2.

<sup>7</sup> Arnaud de MAUREPAS (éd.), « Mémoires inédits d'un grand commis des finances Jacques Defermon des Chapelières », art. cit., p. 418. Defermon justifie ainsi le remplacement à la Convention : « Votre comité n'avait pas attendu l'échec qui vous a été annoncé hier pour s'occuper des moyens de réparer les pertes éprouvées par notre marine. [...] D'Albarade, actuellement chargé de cette partie, est un bon militaire et un patriote zélé. Mais il ne nous a pas paru, dans les circonstances actuelles, administrateur assez actif et assez exercé. » (*Journal de Perlet*, n° 1011, 15 messidor an III (3 juillet 1795)).

<sup>8</sup> RACSP, tome 23, p. 587. Arrêté du Comité de salut public du 8 prairial an III (27 mai 1795).

<sup>9</sup> « Comme beaucoup d'autres patriotes, il a été éprouvé par la persécution de nos tyrans et par une injuste détention » (*Journal de Perlet*, n° 1011, 15 messidor an III-3 juillet 1795).

[...] qui par son avide et insultante ambition est devenu l'objet de la haine de tous les gouvernements de l'Europe<sup>10</sup>.

Defermon s'inscrit donc dans une nette philosophie de la stratégie indirecte, renvoyant les navires de ligne à une fonction ostentatoire pour un coût considérable, quand la stratégie indirecte et notamment la course peuvent obtenir un résultat significatif contre le commerce sans avoir à affronter la flotte ennemie. Defermon s'inscrit dans la continuité des espoirs de fermentation révolutionnaire en Angleterre, mais surtout, il affirme dans une volonté performative que l'attitude de la Grande-Bretagne sur mer va lui attirer l'inimitié des puissances neutres.

En conséquence du rapport de Defermon, la suspension de la course décidée en 1793 est levée<sup>11</sup>. La décision est importante stratégiquement, car malgré tous les garde-fous juridiques censés limiter l'emploi de marins des classes sur les corsaires, les députés ont bien conscience qu'ils vont recréer une concurrence pour les matelots entre course et marine de guerre, généralement au détriment de cette dernière<sup>12</sup>. Cette décision éloigne donc un peu plus l'horizon de la bataille. Le renoncement aux affrontements de vaisseaux est de toute façon explicité clairement par les rapports de la section de Marine du Comité de salut public (composée de Defermon et Blad) comme une consigne venant du Comité dans son ensemble, ainsi le 25 août 1795 : « Vous vous êtes déterminé à ne plus risquer de nouveaux combats d'armée navale<sup>13</sup>. » Ce faisant, le Comité de salut public répond à une demande formulée avec insistance par une partie toujours croissante des officiers et commentateurs intéressés aux affaires maritimes. Il est difficile de rendre quantitativement l'impression donnée par la lecture de multiples mémoires, commentaires de presse ou analyses à chaud. Notons par exemple Jacques Cambry, auteur sans lien direct avec le monde maritime, et qui écrit (justement dans la deuxième moitié de l'année 1795) une analyse qu'il prête à l'amiral Villaret, mais qui est en réalité la sienne et auquel il apporte un ton d'évidence qui rend bien compte d'une partie de l'opinion publique :

Il était convaincu alors [Villaret, avant la sortie du Grand Hiver] que le français devait renoncer aux grandes entreprises de mer, se borner à réparer ses flottes, à former de bons matelots sur une multitude de frégates et de corvettes dont les courses variées sur tous les points de l'Océan et de la Méditerranée, ruinteraient avec certitude l'immense commerce des anglais : il savait qu'un échec nous perdait pour de longues années<sup>14</sup>.

---

<sup>10</sup> « Rapport fait par Defermon au nom du Comité de salut public sur la course en mer », *Gazette nationale ou le Moniteur universel*, n° 328, 28 thermidor an III (15 août 1795), p. 2.

<sup>11</sup> « Rapport fait au nom du Comité de salut public, par Defermon, relatif aux armements en course », RLMC, tome 5, p. 401-403.

<sup>12</sup> *Ibid.*, p. 402, article IV.

<sup>13</sup> SHD-MV, BB4 78 f° 178, « Rapport de la Section de la Marine au Comité de salut public », 8 fructidor an III (25 août 1795).

<sup>14</sup> Jacques CAMBRY, *Voyage dans le Finistère, ou Etat de ce département en 1794 et 1795, volume II, op. cit.*, p. 86-87.

Comme cela a été souligné dans notre propos introductif, les voix qui font chorus à cette vision stratégique (comme Ramatuelle ou Forfait) se multiplient au fur et à mesure de la décennie révolutionnaire<sup>15</sup>. Il convient d'insister sur un cas particulier : Kerguelen, qui n'a de cesse depuis le début de la guerre de réclamer le refus de tout affrontement en ligne.

En apparence en effet, le tournant post-Quiberon correspond à un triomphe pour l'amiral et ses idées de stratégie indirecte. Néanmoins, dans ses mémoires publiées en 1796 et donc écrites très peu de temps après la séquence de l'été 1795, ce dernier se montre plus attentif au traitement de sa personne par les autorités que par l'avancée de ses conceptions de la guerre navale. Kerguelen demande pendant l'été l'abandon des « vaines opérations de la Méditerranée », et ce type d'opérations de recherche de la bataille étant déjà écarté obtient donc satisfaction ; par ailleurs, il salue la nomination de Redon qui partageait sa prison à Carhaix en 1794<sup>16</sup>. Mais en réalité, il cherche surtout à se faire nommer à la tête d'une expédition quelconque. Kerguelen propose notamment son envoi aux États-Unis pour s'en prendre aux stations anglaises dans la région et en rapporter de la farine, ce qui ressemble fort à une redite de la campagne de 1794<sup>17</sup>. Il n'est plus question a priori de ses projets de 1793 consistant à concentrer l'effort sur des corvettes destinées à la chasse au commerce, en délaissant complètement les escadres<sup>18</sup>.

En effet, si aucun des acteurs de l'été 1795 ne demande la poursuite de la recherche de la bataille et tous insistent sur l'importance de la marine, le contenu à donner aux opérations reste variable, notamment en ce qui concerne l'emploi des vaisseaux. Nombreux sont ceux qui voient dans les mesures prises une simple pause opérationnelle, qui n'exclut pas le renforcement de la ligne de bataille ou l'emploi d'escadres légères, ce qui est très éloigné des conceptions de Kerguelen en 1793 fondées sur les corvettes, par exemple, ou des propos de tribune fustigeant « ces étalages de puissance maritime qui ne flattent que l'orgueil personnel et consomment les ressources de la République<sup>19</sup> ». Ainsi, Louis Louchet, député de l'Aveyron au rôle important durant la chute de Robespierre, fait imprimer une *Motion d'ordre sur l'importance et la nécessité d'entretenir toujours en France une marine respectable*, où s'il fustige les opérations récentes qui ont « détruit nos escadres à force de les diviser », il demande aussi pour l'avenir « *des vaisseaux, des vaisseaux, toujours des vaisseaux* », proposant un total de 100 en temps de paix<sup>20</sup>. Appelant à une mobilisation

---

<sup>15</sup> Voir *supra*, introduction.

<sup>16</sup> Yves-Joseph de KERGUELEN de TRÉMAREC, *Relation des combats et des événements de la guerre maritime de 1778...*, *op. cit.*, p. 384-385.

<sup>17</sup> *Ibid.*, p. 385.

<sup>18</sup> Voir *supra* chapitre quatre, 1.

<sup>19</sup> « Rapport fait par Defermon au nom du Comité de salut public sur la course en mer », *Gazette nationale ou le Moniteur universel*, n° 328, 28 thermidor an III (15 août 1795), p. 2.

<sup>20</sup> Louis LOUCHET, *Motion d'ordre sur l'importance et la nécessité d'entretenir toujours en France une marine respectable*, Paris, Imprimerie nationale, 1795, p. 4. C'est l'auteur qui souligne.

pour la marine équivalente à celle concernant l'armée en l'an II, il semble donc projeter le retour de la lutte pour la maîtrise de la mer sur un horizon proche. De même, son exhortation à la construction de navires de ligne renvoie à la Patrie en danger et à l'exhortation à l'audace de Danton.

Villaret présente la même ambiguïté puisqu'il écrit à Redon deux semaines après sa nomination, dans une lettre déjà évoquée : « Ne nous faisons pas illusion citoyen commissaire, la France peut lutter avantageusement contre les forces de terre des despotes coalisés, mais depuis l'infâme trahison de Toulon, notre marine est insuffisante ; si nous mettons quarante vaisseaux dehors, les ennemis en opposeront soixante<sup>21</sup>. » Mais dans le même document, il demande aussi « la plus grande activité dans les constructions, pour nous donner le plus tôt possible, au moins quinze vaisseaux à trois ponts : les bâtimens de ce rang, d'après la grande quantité qu'en ont les anglais, décideront désormais toutes les affaires<sup>22</sup> ». L'amiral a donc relevé à juste titre l'importance de ce déficit en vaisseaux lourds dans les combats de Groix et d'Hyères qui viennent d'avoir lieu ; mais il semble conserver l'affrontement en ligne de vue, alors qu'il a affirmé quelques lignes auparavant que la recherche de la bataille était à présent inenvisageable. En tout cas, la stratégie que lui prête Jacques Cambry est exagérée car Villaret semble bien éloigné de renoncer à l'emploi des vaisseaux. Enfin, dernier exemple d'ambiguïté, le représentant Faure dans le Calvados, s'il fait le parallèle entre la réorientation en cours et les suites supposées de la bataille de la Hougue en 1692, n'en demande pas moins que la course qui doit suivre soit effectuée avec des vaisseaux de ligne<sup>23</sup>.

Si le parallèle avec les guerres de Louis XIV est fructueux, la bascule vers une stratégie indirecte s'accompagne en 1795 d'efforts publics de propagande envers les neutres qui empruntent à un langage spécifique à la Révolution. En réalité, les efforts pour présenter la République comme l'avocat principal de la « liberté des mers » en Europe ont commencé dès que le régime du *free ships make free goods* a été rétabli en France, soit à l'hiver 1794-1795, avant même le revirement

---

<sup>21</sup> SHD-MV, BB4 68 f°127, lettre de l'amiral Villaret-Joyeuse au Commissaire de la Marine Redon de Beaupréau, 28 messidor an III (16 juillet 1795).

<sup>22</sup> *Ibid.*, f°128.

<sup>23</sup> « Sous Louis XIV, après le combat de la Hougue, où la marine fut détruite, nous employâmes nos vaisseaux de ligne à la course, c'est-à-dire à l'interception du commerce anglais, et cette petite guerre nous réussit. Songez, citoyens, et vous le savez comme moi, que plus vous inquiétez le commerce anglais, plus ce peuple sentira les travers qu'il se donne en soutenant le despotisme contre la liberté. » (RACSP, tome 27, p. 130-131. Lettre de Faure au Comité de salut public, 17 fructidor an III-3 septembre 1795). Pour un regard renouvelé sur la Hougue, voir Grégoire BAROU, « La bataille de la Hougue (1692) : indécision opérationnelle, entêtement politique et illusions rétrospectives », dans Olivier ARANDA, Valentin BARRIER, Côme BARBARAY, *Décider en guerre : Des campagnes de Louis XIV à l'âge des Révolutions*, [à paraître]. En réalité, de grandes escadres quittent les ports français à plusieurs reprises même après La Hougue.

stratégique qui s'ensuit<sup>24</sup>. En particulier, le 15 février 1795, soit à peine plus d'un mois après le changement de la loi, le graveur Godefroy présente à l'approbation de la Commission de la Marine quatre versions d'un « sujet allégorique analogue à la liberté des mers » qui lui a été commandé par les bureaux de la Marine<sup>25</sup>. La gravure retenue est la suivante, sur la base d'un dessin de Nicolas Ozanne :



Illustration n°9 : « La liberté des mers », par Nicolas Ozanne<sup>26</sup>

Sur la gauche de cette estampe, Britannia est foudroyée et le sceptre des mers (le trident) lui échappe, tout comme sa couronne. L'allégorie de la République, derrière laquelle apparaît une carte de la rade de Brest, est à l'inverse caractérisée par une posture de tranquillité et de stabilité ; elle désigne un vaisseau à trois ponts nommé *La liberté des mers* qui constitue le centre de la composition. C'est donc par ce concept que doit triompher la marine républicaine, plus encore que par l'impressionnante accumulation d'armes au premier plan, qui constitue peut-être un rappel de la confiance dans la technique qui caractérise la marine républicaine en 1795<sup>27</sup>. Cette estampe

<sup>24</sup> Voir *supra* chap six, 3.

<sup>25</sup> SHD-MV, BB1 11 f°40, « Rapport à la Commission de la Marine et des Colonies », 27 pluviôse an III (15 février 1795).

<sup>26</sup> Musée Carnavalet, « La liberté des mers », estampe de Nicolas Ozanne, gravée par François Godefroy, G.27128, 1795, hauteur : 14 cm, largeur : 11.8 cm.

<sup>27</sup> De gauche à droite, on remarque un pierrier, différents types de boulets ramés, un grappin pour l'abordage, une bombe à tir oblique (que l'on distingue par sa taille), un mousquet et un fusil, des grenades, un sabre et



reçoit une large diffusion puisque le 8 mai, le Commissaire de la Marine en adresse à tous les commandants dans les ports et aux amiraux commandant les flottes trente exemplaires, en l'assortissant d'un commentaire qui la présente comme « une gravure représentant un sujet allégorique analogue à la liberté des mers. La commission ne doute pas de la satisfaction que vous éprouvez à recevoir cet emblème de la marine républicaine, ~~elle n'a pas besoin de vous inviter à en orner vos cabinets~~<sup>28</sup> ».

En somme, dès le début de l'année 1795, la République souhaite présenter sa marine comme la garante de la liberté de navigation et des droits des neutres, prenant ainsi le contre-pied de sa propre politique poursuivie quelques mois plus tôt seulement. Ce revirement a un coût réel : ainsi le capitaine Kerangal se plaint-il en avril 1795 auprès de Villaret de ne pas avoir pu capturer des neutres chargés d'une cargaison de farine appartenant à des Britanniques, alors qu'il croisait avec les frégates *Cocarde nationale*, *Driade* et *Républicaine* ; ce qui aurait été possible avec l'ancien système juridique refusant le principe du *free ships make free goods*<sup>29</sup>. Mais le Comité de salut public estime que ce manque à gagner est compensé par les gains en termes de relations avec les neutres ; ce que la suite de la période confirme, d'autant que la pression maritime britannique s'accroissant en 1795, les raids comme celui de Kerangal tendent à se raréfier.

Si la mise en avant de la liberté des mers commence donc avant le tournant stratégique de l'été 1795, cette période voit se renforcer cette rhétorique, pour finalement former un tout politico-stratégique cohérent ; en effet, entériner la fin de la présence de flottes françaises à la mer suppose de s'appuyer sur les neutres à la fois pour le ravitaillement et comme alliés contre la police des mers britannique, puisque la France n'est plus en mesure d'imposer la sienne. C'est d'abord Gouly, député de l'Île de France et thermidorien appuyé qui fait le lien le 3 juillet, soit le lendemain du remplacement de Dalbarade. Le cadre de la discussion est le débat sur une première version des lois maritimes qui sont votées dans les derniers jours de la Convention ; mais dans le contexte particulier où il s'exprime, son propos dépasse les considérations techniques. Il commence par un thème amené à devenir de plus en plus familier : la nécessité de se préoccuper de la marine alors que les fronts terrestres s'éloignent<sup>30</sup>. De fait, la paix avec les Provinces-Unies et surtout avec la

---

une hache d'abordage, et enfin un canon. Tout à droite, la présence d'un compas (c'est-à-dire une boussole destinée à l'embarquement) renforce l'emphase sur la technique.

<sup>28</sup> SHD-MV, BB4 67 f°23, circulaire du Commissaire de la Marine, 19 floréal an III (8 mai 1795). La biffure est de l'auteur.

<sup>29</sup> SHD-MV, BB4 68 f°26, lettre de Villaret au Commissaire de la Marine, 21 germinal an III (10 avril 1795).

<sup>30</sup> « Aujourd'hui que ces armées victorieuses ont franchi les sommets, jusqu'à ce moment inaccessibles, des Alpes et des Pyrénées, [...] vous devez, sans cesser de porter un œil vigilant sur l'armée de terre, jeter un regard actif et vivifiant sur l'armée navale » (Bernard GOULY, *Plan de la régénération et de l'organisation de la marine militaire de la République : présenté le 15 messidor de l'an 3*, Paris, Imprimerie nationale, 1795, p. 1).

Prusse (au traité de Bâle du 5 avril 1795) a commencé à soulager l'effort de guerre de la France sur le continent<sup>31</sup>. Pour faire bonne mesure, Gouly se place dans une perspective thermidorienne ; il s'agit de « faire oublier [...] les agitations convulsives d'une révolution qui fut trop longtemps souillée par les horreurs de l'anarchie et du vandalisme<sup>32</sup> ». L'orateur présente ensuite un tableau apocalyptique de la marine révolutionnaire, notamment à propos de la qualité des officiers et de l'ordre à bord ; fondant ainsi, comme il est fréquent pour l'historiographie contre-révolutionnaire, les arguments de la doxa sur la marine républicaine sans cesse répétés depuis<sup>33</sup>. Rapporteur du Comité de Marine et non du Comité de salut public, il n'évoque pas directement la philosophie stratégique, mais un élément l'inscrit dans ce que Defermon et d'autres définissent par la suite ; il affirme que le rôle des officiers de marine consiste à « protéger notre commerce maritime, défendre nos côtes & nos colonies, assurer la liberté des mers<sup>34</sup> ». Le lendemain 4 juillet, lors de la fête de l'anniversaire de l'indépendance à l'ambassade des États-Unis, là encore le septième toast est porté à « la liberté des mers<sup>35</sup> ».

Ces efforts diplomatiques articulés à la nouvelle stratégie maritime ne sont pas sans écho à l'intérieur du pays. Le 12 août, le *Mercur français* publie un « Dialogue fraternel entre un républicain et un royaliste » où les ambitions maritimes françaises sont évoquées clairement par le Républicain :

L'Angleterre vous paraît être dans l'apogée de sa puissance. Je sais que sa marine est plus forte et meilleure que la nôtre, grâce aux soins officieux de nos désorganiseurs. Mais l'Angleterre, restant seule de la coalition, ne peut soutenir longtemps la guerre. [...] Sa domination sur les mers que vous vantez, est ce qui rend sa position plus périlleuse ; elle doit sentir que sa tyrannie pèse depuis longtemps sur toutes les puissances maritimes, et que si l'intérêt commun vient à les réunir contr'elle, ce qui arrivera infailliblement, elle peut être mise à deux doigts de sa perte. La liberté des mers importe à toutes les nations commerçantes ; s'il est une propriété commune qu'elles doivent revendiquer, c'est celle-là, et s'il est une coalition légitime, indispensable, c'est celle qui aura pour objet d'affranchir un élément qui appartient à tous, parce qu'il ne peut être à personne<sup>36</sup>.

Ces propos illustrent une fois de plus l'intérêt pour les questions maritimes qui existe durant la Révolution française dans de larges sphères. La presse se fait ici le relais d'un discours porté par les autorités françaises, y compris dans les nouvelles conquêtes. Il importe en effet de

---

<sup>31</sup> Alexander MIKABERIDZE, *Les Guerres napoléoniennes. Une histoire globale*, Paris, Flammarion, 2020, p. 90.

<sup>32</sup> Bernard GOULY, *Plan de la régénération et de l'organisation de la marine militaire de la République : présenté le 15 messidor de l'an 3*, op. cit., p. 1.

<sup>33</sup> *Ibid.*, p. 3-4.

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

<sup>35</sup> *Gazette nationale ou le Moniteur universel*, n°293, 23 messidor an III (11 juillet 1795), p. 1.

<sup>36</sup> *Le Mercur français*, n°65, 25 thermidor an III (12 août 1795), p. 9-10. L'autre atout dont dispose la France dans la lutte contre la Grande-Bretagne selon l'auteur se trouve être l'abolition de l'esclavage, et s'illustre par les révoltes serviles dans les Antilles : « L'insurrection des nègres ! voilà peut-être le coup le plus mortel que l'on pouvait lui porter [à l'Angleterre] » (*Ibid.*)

relever un dernier exemple significatif de mise en avant de la liberté des mers : à l'occasion de la cérémonie officielle de l'ouverture de la navigation sur l'Escaut le 30 août 1795. En insistant sur cette libération, la République affirme un continuum entre un des *casus belli* de la guerre et sa rhétorique du moment, à savoir la liberté des mers, les deux procédant de l'ambition d'un ordre international régi par le droit naturel. Les représentants en mission en Belgique finissent donc leur discours par l'exorde suivant : « Nous venons de rendre la liberté aux ondes de l'Escaut, captives depuis plus d'un siècle. Que le commerce, banni de votre territoire, [...] reprenne sa première vigueur ! [...] Vive la République ! Vive la liberté des mers<sup>37</sup> ! ».

*Revenir à « la route connue » : la marine rattrapée par la réaction thermidorienne<sup>38</sup>*

Si la nette réorientation de la direction stratégique et diplomatique de la guerre navale à l'été 1795 capte l'attention des journaux et d'une partie du public, il n'en va pas de même pour l'accélération du virage à droite que connaît la marine dans sa gestion quotidienne. La marine a été atteinte par la réaction thermidorienne par certains aspects visibles, comme les changements de noms d'unités ou le retour d'une partie des officiers destitués ou emprisonnés ; mais les continuités ont été nombreuses, au premier chef car le titulaire du ministère puis de la Commission de la Marine est resté le même depuis le printemps 1793. Son remplacement par Redon de Beaupréau le 2 juillet 1795 entraîne donc plusieurs changements importants dès les jours qui suivent ; réformes qu'il mène main dans la main avec Villaret, lequel se réjouit de la nomination du nouveau Commissaire en des termes sans équivoque : « Après le nouvel échec que je viens de recevoir, j'aurais totalement désespéré du salut de la marine, si la Convention Nationale n'eut remis entre vos mains cette branche intéressante du gouvernement<sup>39</sup>. »

Une première bascule concerne le sujet particulièrement sensible de la discipline. Redon de Beaupréau, entend s'attaquer à cette question, comme le montre l'apostille de sa main sur un rapport concernant « une sorte de révolte » sur le *Zélé*, le 7 juillet : « Faire un rapport au Comité de salut public en observant que tant que les marins et ouvriers seront jugés par leurs camarades, presque toujours leurs complices, on ne pourra rétablir la subordination<sup>40</sup>. » Malgré les nuances apportées par Jeanbon Saint-André au code pénal de 1790 dans le sens d'un durcissement de la

---

<sup>37</sup> *Gazette nationale ou le Moniteur universel*, n° 343, 13 fructidor an III (30 août 1795), p. 1. Le cri « Vive la République ! Vive la liberté des mers ! » est celui qui est repris par la foule. (*Ibid.*)

<sup>38</sup> SHD-MV, BB4 67 f° 28, lettre de Redon de Beaupréau à Villaret, 28 thermidor an III (15 août 1795).

<sup>39</sup> SHD-MV, BB4 68 f° 126, lettre de Villaret au Commissaire de la Marine, 28 messidor an III (16 juillet 1795). Villaret entame à cette période un important virage à droite (très lié à la politique coloniale) qui le mène dans les milieux clichyens en 1797. Voir *infra* chapitre neuf, 1.

<sup>40</sup> SHD-MV, BB4 67 f° 120, apostille de la main du Commissaire sur le précis du procès-verbal de la révolte sur le *Zélé*, 21 messidor an III (9 juillet 1795).

discipline, c'est l'ensemble du système de jury qui n'est pas du goût de Redon. Ce dernier cherche donc à refermer la parenthèse ouverte par la volonté de Monge de construire une discipline d'adhésion, dont il a pu constater la difficulté au premier chef en tant qu'ordonnateur du port de Brest en 1793<sup>41</sup>. Sur ce point comme sur les autres il se trouve en plein accord avec Villaret, qui se plaint du fait que « les matelots se refusent à déposer contre leurs camarades<sup>42</sup> ».

Redon incarne donc une importante bascule à droite de la gestion de la marine. Le nouveau ministre exprime clairement sa philosophie dans une lettre où il refuse de nouveaux types de plans d'unités qui lui sont parvenus : « Nous ne devons pas nous écarter imprudemment de la route connue ; et vous verrez par la suite que c'est sur ce principe que je me propose de baser tout mon plan d'administration<sup>43</sup> . » Dans le cadre d'une gestion fondée sur ce plaidoyer conservateur, il n'est pas étonnant qu'il ne soit plus question que très ponctuellement, à partir de cette date, des nouvelles munitions explosives et incendiaires qui occupaient une bonne partie de la correspondance seulement quelques mois avant cette date. Ce point s'explique aussi par le rapatriement au sein de la Commission de la Marine de tous les éléments concernant l'artillerie, lesquels étaient gérés depuis le printemps 1794 par la Commission des armes<sup>44</sup>. Autre rapatriement d'importance, qui n'est rien de moins que la première décision de Redon à son arrivée à la Commission, le retour à une régie des vivres autonome pour la marine<sup>45</sup>. La gestion des vivres est en effet accusée de tous les maux, notamment des multiples reports de l'expédition destinée pour le Cap de Bonne-Espérance ; même si au vu du contexte de pénurie généralisée, il est permis de douter que le problème se situe exclusivement dans le domaine administratif<sup>46</sup>.

Redon étant en charge d'une bonne partie de la transformation en opérations concrètes de la philosophie stratégique retenue par le Comité de salut public, sa correspondance est riche d'indications sur le type de stratégie indirecte qu'il envisage. À ce titre, il importe de noter que Redon s'oppose clairement à un débarquement en Angleterre, comme il le précise à l'occasion de la suppression du programme de construction de canonnières initié par son prédécesseur Dalbarade :

Il avait été déterminé à cette mesure par le projet qu'on avait alors d'opérer une descente en Angleterre ce qui nous mettait dans la nécessité d'avoir beaucoup de petits bâtimens, soit pour le transport des hommes et effets soit pour la protection lors du

---

<sup>41</sup> Voir *supra* chapitre deux, 1.

<sup>42</sup> SHD-MV, BB4 68 f°135, lettre de Villaret au Commissaire de la Marine, 11 thermidor an III (29 juillet 1795).

<sup>43</sup> SHD-MV, BB4 67 f°28, lettre de Redon de Beaupréau à Villaret, 28 thermidor an III (15 août 1795).

<sup>44</sup> « Décret qui réunit à la commission de la marine les détails qui en avaient été détachés pour faire partie des attributions des commissions des armes, des travaux publics et des transports », RLMC, tome 5, p. 407-409. Loi en date du 29 thermidor an III (16 août 1795).

<sup>45</sup> Henri LACHÈSE, *L'armée navale de l'Océan, de vendémiaire à messidor an III. La croisière du Grand Hiver. Le combat de Groix.*, op. cit., p. 5.

<sup>46</sup> SHD-MV, BB1 10 f°186, rapport de la Section de la Marine du Comité de salut public, sans date.

débarquement. Mais aujourd'hui [...] la situation de notre marine ne nous permet pas d'entretenir un pareil projet<sup>47</sup>.

L'espace colonial lui-même est aussi délaissé dans un premier temps : « Il faut songer à notre propre défense, avant de nous livrer à des expéditions lointaines qui peuvent s'ajourner sans compromettre le salut de la mère-patrie » écrit le Comité de salut public à Topsent, alors que la crise de Quiberon n'est pas encore dénouée<sup>48</sup>. La stratégie qu'applique Redon est donc bien celle qu'évoquent les Conventionnels à la tribune : une attaque en règle du commerce ennemi, mais seulement de celui-ci. À ce titre, la course est centrale pour le Commissaire, qui se plaint du minimum de 20 canons que doivent porter les corsaires (ce qui est une manière d'éviter des unités trop faciles à prendre par l'adversaire, car très peu armées<sup>49</sup>).

En somme, Redon se définit comme « constamment occupé d'utiliser nos forces navales de manière à porter quelques atteintes au commerce anglais<sup>50</sup> ». Même la paix avec l'Espagne signée le 22 juillet 1795, qui quelques semaines plus tôt aurait probablement été au fondement de nouveaux plans de maîtrise de la Méditerranée, est surtout perçue dans les bureaux de la Marine comme une opportunité pour de nouvelles croisières<sup>51</sup>. En effet, dès le 27 juillet, soit avant l'échange des ratifications, Redon propose une sortie visant les navires britanniques destinés pour la péninsule ibérique en général : « Il s'agit de faire tourner contre eux leur sécurité, d'envoyer sur le champ une petite division pour désoler leur commerce, avant que la nouvelle de la paix leur eut permis de se mettre sur la défensive<sup>52</sup>. » L'importance accrue du théâtre ibérique et le rapatriement des unités stationnées dans les ports basques occupés entraîne une concentration des navires légers disponibles dans le port de Rochefort, qui présente le double avantage d'être éloigné de la présence britannique au large de la Bretagne et qui surtout dispose d'une certaine quantité de vivres<sup>53</sup>. Les prémisses du déclassement brestois, particulièrement sensible sous l'Empire, peuvent en effet se dater de l'été 1795<sup>54</sup>. Le redéploiement des frégates est commenté et approuvé en apostille d'abord par Truguet, toujours rattaché à la section de Marine du Comité de salut public, puis signé par les membres du Comité eux-mêmes<sup>55</sup>.

---

<sup>47</sup> *Ibid.*, f° 196, « Rapport au Comité de salut public », 9 thermidor an III (17 juillet 1795).

<sup>48</sup> SHD-MV, BB4 67 f° 72, lettre du Comité de salut public à Topsent, 13 messidor an III (1<sup>er</sup> juillet 1795).

<sup>49</sup> SHD-MV, BB1 10 f° 189, « Rapport au Comité de salut public », thermidor an III (juillet-août 1795).

<sup>50</sup> *Ibid.*, f° 236, « Rapport au Comité de salut public », 29 fructidor an III (15 septembre 1795).

<sup>51</sup> Alice MARCET, « La paix de Bâle, d'après les "Mémoires" de Godoy dans Jean SAGNES, *L'Espagne et la France à l'époque de la Révolution française (1793-1807)*, Perpignan, PUP, 1993, p. 275-288.

<sup>52</sup> SHD-MV, BB4 78 f° 86 « Rapport au Comité de salut public », 9 thermidor an III (27 juillet 1795).

<sup>53</sup> SHD-MV, BB1 10 f° 225-227, « Rapport au Comité de salut public », 5 fructidor an III (22 août 1795).

<sup>54</sup> Kenneth JOHNSON, « The French Navy » dans Bruno COLSON, Alexander MIKABERIDZE (eds), *The Cambridge History of the Napoleonic Wars*, op. cit., p. 210-211.

<sup>55</sup> Voir Annexe n° 13 pour la transcription intégrale de ce document.

À travers les choix d'officiers pour ces expéditions et croisières, l'accélération du processus thermidorien pénètre dans les ports. À Brest et Lorient, les suites du combat de Groix ont notamment entraîné des mutations dans le corps. En effet, Villaret se lance à cette occasion dans une violente accusation de ses subordonnés, à savoir les capitaines des vaisseaux de la flotte, les accusant pour certains de lâcheté et pour la plupart d'incompétence : « Les manœuvres les plus faciles, et qui n'exigeaient que la connaissance de la boussole n'ont pas été exécutées<sup>56</sup>. » Les accusations que porte Villaret à l'été 1795, et qu'il reproduit aussi dans sa correspondance avec Redon, sont fondamentales, car elles ont été reprises telles quelles par la suite dans une bonne partie de l'historiographie. En particulier, Mahan, citant un ouvrage d'O. Troude, reprend *in extenso* les accusations de Villaret dans sa présentation du corps des officiers révolutionnaires<sup>57</sup>. Edouard Chevalier, dans une moindre mesure, s'appuie aussi sur ces critiques acerbes<sup>58</sup>. Le commandant de la flotte de Brest a eu un rôle fondamental dans la genèse des représentations concernant les officiers de la marine révolutionnaire.

Or, les propos de Villaret sont clairement situés : ils s'inscrivent dans la poussée thermidorienne en cours à l'été 1795, et ont aussi pour fonction de détourner les regards de sa propre conduite, qui est loin d'être exempte de toute critique. Le rapport consacré par les bureaux de la Marine à Paris aux suites judiciaires à donner à l'affaire de Groix dénote un certain malaise au moment d'absoudre Villaret de l'accusation : « Quoique la loi doive être égale pour tous, il y aurait cependant du danger à envelopper le général dans une procédure intentée, pour ainsi dire, à son instigation, contre ses subordonnés<sup>59</sup>. » À l'issue de la procédure qui voit la destitution des capitaines des vaisseaux *Jean Bart*, *Droits de l'Homme*, *Fougueux* et *Zélé* (ce dernier, Aved-Magnac, est en sus condamné à six mois de prison), Villaret souligne d'ailleurs l'opposition à laquelle il a fait face dans les ports : « Ce jugement bien en faveur des coupables sans doute, fait d'autant plus de plaisir, que sans verser le sang il me venge assés des libelles et des diatribes indécentes<sup>60</sup>. »

Par ailleurs, il est possible d'aller bien plus loin qu'une simple mise en contexte pour relativiser les propos de Villaret concernant le corps des officiers de la période conventionnelle. En effet, celui-ci insiste sur l'importance des clubs et sociétés politiques, auxquelles il attribue

<sup>56</sup> SHD-MV, BB1 10 f°08, « Rapport au Comité de salut public », sans date. Voir aussi le « Rapport de l'amiral Villaret Joyeuse sur la conduite des capitaines de son armée navale dans les affaires des 29 prairial et 5 messidor an III » (SHD-MV, BB4 68 f°101-102, sans date).

<sup>57</sup> Alfred T. MAHAN, *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire: 1793-1812*, volume 1, *op. cit.* p. 56-57. Mahan s'appuie sur Olivier TROUDE, *Batailles navales de la France, Volume 2*, Paris, Challamel aîné, 1867, p. 395-396.

<sup>58</sup> Louis-Édouard CHEVALIER, *Histoire de la marine française sous la première république*, *op. cit.*, p. 212-216.

<sup>59</sup> SHD-MV, BB1 10 f°08-09, « Rapport au Comité de salut public », sans date.

<sup>60</sup> SHD-MV, BB4 68 f°163, lettre de Villaret au Commissaire de la Marine, 4 fructidor an III (21 août 1795).

l'essentiel des nominations d'officiers incompetents dans la période qui vient de se clore<sup>61</sup>. Pourtant, comme cela a été évoqué, ces sociétés n'ont guère eu d'importance dans les nominations les plus importantes, notamment celles touchant aux vaisseaux<sup>62</sup>. En réalité, l'acteur principal du façonnage du corps des officiers de la flotte de Brest, c'est Villaret lui-même. Dans une démarche thermidorienne par excellence, ce dernier renvoie donc sa propre œuvre à de supposées erreurs d'une période qu'il souhaite clore<sup>63</sup>.

En effet, Villaret souligne lui-même qu'il est à l'origine de la nomination d'Aved-Magnac, principal accusé en ce qui concerne l'affaire de Groix, dans sa réponse à la défense de cet officier : « J'avoue à ma honte et les représentants Faure et Tréhouart ne vous l'ont pas laissé ignorer, que c'est à moi que vous devés ce commandement<sup>64</sup>. » Cet exemple n'est pas isolé : Villaret a en effet reçu satisfaction à propos de la quasi-totalité des demandes de promotion qu'il a formulées. Dès le 4 mars 1793, il recommande un certain Montagnières, qui au moment où il émet ses critiques des changements du corps, c'est-à-dire à l'été 1795, se trouve capitaine de vaisseau commandant la frégate la *Vertu*, probablement largement du fait du soutien de Villaret<sup>65</sup>. Le 8 avril 1793, il met en avant Bazire, nommé l'année suivante à la tête du navire amiral de la flotte, la *Montagne*, sur laquelle il meurt durant la bataille de Prairial<sup>66</sup>. En 1794, il vante Canon, commandant le cotre *Le courrier de Nantes* comme « plein de feu, d'activité et d'intelligence » ; ce dernier est nommé sur une frégate, la *Gentille*, durant la même campagne, sans même passer par l'étape intermédiaire d'une corvette<sup>67</sup>. Encore en 1795, Villaret recommande chaleureusement Bedout, du *Tigre*, avec succès puisque celui-ci est chef de division pendant l'expédition d'Irlande puis amiral<sup>68</sup>. En l'occurrence, la qualité de la chasse menée par Bedout contre l'escadre de Cornwallis ne permet pas d'attribuer à la seule influence de Villaret sa promotion, mais elle y a certainement contribué.

Une autre catégorie de promotions ambiguës concerne celles qui ont lieu après une résistance acharnée en défense d'une unité prise par l'ennemi. En effet, le courage individuel n'est

---

<sup>61</sup> Villaret évoque notamment des officiers qui « n'avaient d'autre talent que le verbiage du patriotisme, à la faveur duquel ils avaient séduit les sociétés populaires dont ils étaient membres » (Olivier TROUDE, *Batailles navales de la France, Volume 2, op. cit.*, p. 396). Il s'agit d'un lieu commun thermidorien ; *L'Ami des principes* s'en prend à ces hommes qui n'auraient eu « d'autres recommandations que celle des clubs maratisés » (*L'Ami des principes, ou annales républicaines de Brest*, n° 52, 23 floréal an III (12 mai 1795), p. 3.)

<sup>62</sup> Voir *supra* chapitre un, 3.

<sup>63</sup> Sur cette démarche, voir Jean-Clément MARTIN, *La Terreur : vérités et légendes, op. cit.*, p. 14.

<sup>64</sup> SHD-MV, BB4 68 f° 149, « Notes du Vice-Amiral Villaret, sur le mémoire du capitaine Magnac », sans date.

<sup>65</sup> SHD-MV, BB4 19 f° 39, lettre de Villaret au Ministre de la Marine, 4 mars 1793. SHD-MV, BB4 75, dossier de la frégate la *Vertu*.

<sup>66</sup> SHD-MV, BB4 19 f° 46, lettre de Villaret au Ministre de la Marine, 8 avril 1793. SHD-MV, BB4 38, dossier du vaisseau la *Montagne*.

<sup>67</sup> SHD-MV, BB4 37 f° 174, lettre de Villaret au Ministre de la Marine, 10 germinal an II (30 mars 1794). SHD-MV, BB4 53, dossier de la frégate *Gentille*.

<sup>68</sup> SHD-MV, BB4 68 f° 49, lettre de Villaret au Commissaire de la Marine, 30 prairial an III (18 juin 1795).

pas la seule qualité d'un bon officier de marine, et la promotion fréquente des officiers dans cette situation pose problème. L'exemple le plus célèbre est le capitaine Renaudin du *Vengeur du Peuple*, promu contre-amiral à son retour de captivité, mais Aved-Magnac lui-même avait été pris sur la corvette *Prompte* en 1793<sup>69</sup>. Villaret lui aussi encourage cette pratique, en proposant notamment en avril 1796 la promotion du « brave Pévrieux qui défendit la Pomone si courageusement<sup>70</sup> ». Mais celui-ci, nommé sur la *Proserpine*, est pris de nouveau quelques semaines après sa nomination (le 12 juin), sans qu'il soit certain néanmoins que cette capture soit due à une erreur de la part du commandant<sup>71</sup>.

Quoi qu'il en soit, il apparaît clairement à la lumière de ces nominations que Villaret est loin d'avoir dû subir passivement les nominations de ses capitaines, qu'il a en bonne partie choisis lui-même. Kerguelen le signale et s'en plaint même :

Je suis bien éloigné de condamner Villaret [...] mais je crois très impolitique dans une république, surtout en temps de révolution, de continuer le commandement d'une armée navale toujours au même général, parce que ce général indique continuellement les sujets qu'il faut avancer ou à qui il faut donner des commandements, et qu'il peut se faire tant de partisans par la reconnaissance, que l'armée devienne enfin, pour ainsi dire, l'armée du général qui la commande depuis longtemps, plutôt que l'armée de la république<sup>72</sup>.

La distance entre la présentation que fait Villaret des officiers qu'il a sous ses ordres, mâtinée de discours thermidorien, et celle de Kerguelen ne saurait donc être plus grande ; et s'il est permis de douter de la sincérité du plaidoyer républicain qui sous-tend le propos de ce dernier, la trajectoire des officiers de la flotte lui donne globalement raison sur le constat.

S'il est relativement facile de mesurer l'impact de la réaction thermidorienne sur la politique navale de la République et ses effets sur le corps des officiers, mesurer l'évolution des opinions parmi les équipages est particulièrement ardu. La parole du premier pont est relativement audible durant la période conventionnelle, notamment à travers les fréquents procès-verbaux d'incidents et de mutineries. Mais le retour progressif d'une discipline traditionnelle tarit peu à peu cette source. Pour la fin de l'été 1795 néanmoins, des procès-verbaux de vote de la constitution de l'an III (c'est-à-dire du Directoire) sont conservés et fournissent quelques bribes d'informations. Dans les grands ports, l'aspect collectif du vote semble avoir pris le dessus, avec de surcroît la pression liée à la présence à proximité immédiate d'autorités importantes, comme les amiraux ou les représentants en mission. En conséquence, l'unanimité est la règle, notamment à Brest ; Bouvet, le

---

<sup>69</sup> SHD-MV, BB4 29, dossier de la *Prompte*.

<sup>70</sup> SHD-MV, BB4 100 f°90, lettre de Villaret au Ministre de la Marine, 7 floréal an IV (6 avril 1796). La *Pomone* a été prise en 1794.

<sup>71</sup> SHD-MV, BB4 99, dossier de la frégate *Proserpine*.

<sup>72</sup> Yves-Joseph de KERGUELEN de TRÉMAREC, *Relation des combats et des événements de la guerre maritime de 1778...*, op. cit., p. 383.



commandant de la rade en l'absence de Villaret (qui est à Lorient) décrit ainsi la scène : « Le représentant Champeaux, délégué près les ports de Brest et de L'Orient, a donné lecture de l'acte constitutionnel à tous les équipages des différents vaisseaux mouillés en rade de Brest. Il a été accepté à l'unanimité<sup>73</sup>. » Il en va de même à Lorient sur la flotte de Villaret<sup>74</sup>. Ces résultats réjouissent particulièrement Redon, mais d'autres ont probablement suscité moins d'enthousiasme à Paris : en effet, à Cherbourg et dans les petites stations adjacentes, les procès-verbaux sont nettement plus nuancés<sup>75</sup>.

En effet, il semble qu'à mesure que l'on s'éloigne des centres de commandement, comme à Cherbourg et a fortiori à la station de la Hougue, les objections se multiplient, notamment en ce qui concerne les décrets du 5 et 13 fructidor dit des « deux-tiers », qui décident du maintien de deux-tiers des Conventionnels parmi la future assemblée des Cinq-Cents<sup>76</sup> :

---

<sup>73</sup> SHD-MV, BB4 67 f° 168, lettre du contre-amiral Bouvet au Commissaire de la Marine, 30 fructidor an III (16 septembre 1795).

<sup>74</sup> *Ibid.*, f° 37, lettre de Redon à Villaret, 10 vendémiaire an IV (2 octobre 1795).

<sup>75</sup> *Ibid.*, f° 160, lettre de Redon au contre-amiral Bouvet, 23 vendémiaire an IV (15 octobre 1795).

<sup>76</sup> Mona OZOUF, « Les décrets des deux-tiers ou les leçons de l'histoire », dans Roger DUPUY, 1795, *pour une République sans Révolution*, op. cit., p. 193-209. Les Cinq-Cents forment avec les Anciens le corps législatif bicaméral de la constitution du Directoire.

**Cherbourg :**

| Désignation du bâtiment | Nom du bâtiment               | Nombre d'hommes | Observations                                                                                |
|-------------------------|-------------------------------|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vaisseau                | <i>Le Brillant</i>            | 102             | La constitution acceptée à l'unanimité et sans aucune restriction                           |
| Frégate                 | <i>La Romaine</i>             | 241             | La constitution acceptée à l'unanimité un seul individu l'a refusée sans raison motivée     |
| Flûte                   | <i>Dromadaire</i>             | 169             | La constitution acceptée à l'unanimité ainsi que les décrets des 5 et 13 fructidor          |
| Corvette                | <i>La Colombe</i>             | 39              | La constitution acceptée à l'unanimité une majorité de 25 a rejeté le décret du 5 fructidor |
| <i>Idem</i>             | <i>Étourdie</i>               | 95              | La constitution acceptée à l'unanimité                                                      |
| Lougre                  | <i>Citoyenne</i>              | 92              | La constitution acceptée à l'unanimité                                                      |
| Corvette                | <i>Élève<br/>Républicaine</i> | 30              | La constitution et décrets acceptée à l'unanimité                                           |
| Cutter                  | <i>Souffleur</i>              | 74              | La constitution acceptée à l'unanimité                                                      |
| Bombarde                | <i>La Révolution</i>          | 87              | La constitution et les décrets du 5 acceptée à l'unanimité                                  |
| <i>Idem</i>             | <i>Le Canada</i>              | 80              | La constitution et les décrets du 5 acceptée à l'unanimité                                  |
| Lougre                  | <i>Le Titus</i>               | 40              | La constitution et les décrets du 5 acceptée à l'unanimité                                  |
| <i>Idem</i>             | <i>Républicain</i>            | 34              | La constitution acceptée à l'unanimité                                                      |
| Cutter                  | <i>Granville</i>              | 26              | La constitution acceptée à l'unanimité                                                      |
| <i>Idem</i>             | <i>L'ami du<br/>commerce</i>  | 24              | La constitution acceptée à l'unanimité                                                      |
| <i>Idem</i>             | <i>Le Clairvoyant</i>         | 24              | La constitution acceptée à l'unanimité                                                      |
| Galliotte               | <i>La Baleine</i>             | 13              | La constitution acceptée à l'unanimité                                                      |

**Division de La Hougue, en relâche :**

| Désignation du bâtiment | Nom du bâtiment     | Nombre d'hommes | Observations                                                                               |
|-------------------------|---------------------|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vaisseau                | <i>Le Brillant</i>  | 102             | La constitution acceptée à l'unanimité et sans aucune restriction                          |
| Corvette                | <i>La Vigilante</i> | 140             | La constitution acceptée à l'unanimité                                                     |
| Canonnière              | <i>La Terrible</i>  | 55              | La constitution acceptée à la majorité de 17 voix, 19 l'ont rejeté sans motiver leur refus |
| <i>Idem</i>             | <i>La Mégère</i>    | 43              | La constitution rejetée à la majorité de 38 contre 5 sans motiver rien.                    |
| <i>Idem</i>             | <i>Le Linx</i>      | 40              | La constitution acceptée à la majorité de 38 sur 2 qui ont rejeté sans motif               |
| Cutter                  | <i>Le Hardy</i>     | 31              | La constitution et les décrets du 5 acceptée à l'unanimité                                 |

**Table n°15 : « Batiments de guerre composant les forces navales de l'arrondissement de Cherbourg, le port de Granville excepté<sup>77</sup> »**

Là encore, l'aspect collectif du vote est sensible mais surtout à l'échelle de chaque unité. Tant à Cherbourg qu'à La Hougue, certains navires acceptent à l'unanimité la constitution et les décrets, probablement du fait d'officiers imposant leur autorité à bord. Mais même à Cherbourg, une courte majorité d'unités contient des objecteurs aux décrets des deux-tiers. À la Hougue, plus loin encore des autorités, c'est même la constitution elle-même qui est rejetée sur la canonnière la *Mégère*. Il est difficile de savoir si le rejet des deux-tiers notamment est révélateur d'opinions critiques de la Révolution, comme c'est le cas dans le reste du pays, ou si le vote a été saisi par les équipages comme un moyen d'exprimer un mécontentement plus général.

Les motifs d'irritation ne manquent pas en effet dans la marine républicaine à l'été 1795. La situation militaire après le combat de Groix ajoutée aux difficultés de ravitaillement mène la vie dure aux marins, obligeant les autorités républicaines à des décisions lourdes de conséquences, comme le licenciement d'une partie des équipages de la flotte de Brest.

*Une marine réduite à l'impuissance ? La difficile situation des approches atlantiques à l'été 1795.*

Le 10 août 1795 à Saint-Jean de Monts sur la côte vendéenne, la flotte britannique débarque à terre à destination des hommes de Charrette 40 000 livres de poudre, deux pièces de canon, 1 200 fusils et des uniformes<sup>77</sup>. Pour la flotte de Brest, cette livraison marque l'échec de la mission qui lui avait été confiée dès mars 1793 : empêcher toute jonction entre les insurgés et la *Royal Navy*. La flotte de Brest a cédé la maîtrise de la mer, y compris dans les approches de la Bretagne, à l'issue du combat de Groix du 23 juin, et s'est repliée dans le port de Lorient, qui manque d'infrastructures pour une flotte importante (11 vaisseaux). Néanmoins, comme le souligne Jean-Clément Martin, à la date où les Vendéens reçoivent ces armes, il est trop tard pour changer le cours de la lutte<sup>79</sup>. Par son action, la marine a donc fait gagner le temps nécessaire aux troupes terrestres pour prendre le dessus sur l'insurrection. Par ailleurs, même dans son état de délabrement de l'été 1795, la flotte de Brest reste une menace pour la mainmise britannique sur les côtes françaises.

En effet, si du strict point de vue français la maîtrise britannique d'un espace au cœur du cabotage atlantique (à savoir le sud de la Bretagne sur le rail entre Bordeaux et Brest) a pu apparaître comme le signe d'une défaillance irréparable de la marine française, un simple regard

---

<sup>77</sup> SHD-MV, BB5 58, procès-verbal d'acceptation de la Constitution de l'an III, 4 vendémiaire an IV (26 septembre 1795).

<sup>78</sup> Jean-Clément MARTIN, *La guerre de Vendée : 1793-1800*, Paris, Points, 2014, p. 273.

<sup>79</sup> *Ibid.*, p. 280.

sur les sources britanniques dresse un portrait plus nuancé de la situation<sup>80</sup>. Opérer loin de ses bases et par tous les temps, avec a fortiori « une flotte active [celle de Villaret], aussi délabrée soit-elle, à distance de frappe » se révèle particulièrement difficile<sup>81</sup>. Les unités de Villaret constituent une flotte en vie (*fleet in being*), c'est-à-dire une menace par leur simple existence, et très rapprochée des Britanniques, qui ne peuvent les ignorer. Corbett, dans son édition de la correspondance du premier lord de l'amirauté britannique, souligne à juste titre l'ampleur de la tâche pour la *Royal Navy*<sup>82</sup>. Dépourvue de navires à tirant d'eau suffisamment faible pour s'approcher de la terre, craignant pour leur ravitaillement et frappées par le scorbut, les flottes de Bridport et Warren passent des moments difficiles à Houat et Hoëdic, dont elles se sont emparées après le débarquement de Quiberon<sup>83</sup>.

Une pleine conscience de l'état de la flotte française aurait néanmoins largement rassuré les commandants britanniques. En ce qui concerne le matériel, l'encombrement causé par l'arrivée imprévue de la flotte de Brest est important, laissant craindre un incendie ou un accident<sup>84</sup>. Conscient de la possibilité d'un long blocage à Lorient, les bureaux de la Marine soulignent les risques si la flotte devait passer l'équinoxe d'automne sur ce mouillage précaire, à partir des informations transmises par le commandant des armes à Lorient, Henry<sup>85</sup>. Mais c'est en ce qui concerne son personnel que la flotte a subi les coups les plus rudes. En effet, dès l'arrivée à Lorient des unités de Villaret, les équipages sont licenciés aux deux tiers pour la plupart des unités et même plus pour les vaisseaux endommagés<sup>86</sup>. La raison en est simple : le manque catastrophique de vivres, dans un port où l'arrivée d'une flotte importante ne faisait en aucun cas partie du plan de campagne. Kerguelen témoigne de la situation le 6 juillet : « Le Redoutable que je monte [...] n'ayant plus que huit matelots à bord parce que tout l'équipage a été congédié faute de vivres j'ai demandé à faire rentrer mon vaisseau dans le port pour réparer<sup>87</sup>. » Cette mesure tient à l'évidence du dernier recours et durant le reste de l'été et de l'automne les bureaux de la Marine font leur possible pour

---

<sup>80</sup> Rémi MONAQUE, *Une histoire de la marine de guerre française*, op. cit., p. 233.

<sup>81</sup> « *an active fleet, however despicable, within striking distance* » (Julian CORBETT, Herbert RICHMOND (eds.), *The Spencer Papers*, op. cit., vol. 1, p. 69).

<sup>82</sup> *Ibid.*, p. 69-70.

<sup>83</sup> Pour le problème des unités légères, voir la lettre de Sidney Smith au Lord Spencer, 15 décembre 1795. (*Ibid.*, p. 119). Pour le scorbut et le ravitaillement, lettre de Warren au Lord Spencer, 28 août 1795 (*Ibid.*, p. 101). La généralisation de l'usage préventif du jus de citron sur la flotte britannique, qui commence justement à cette occasion, permet néanmoins des progrès rapides.

<sup>84</sup> SHD-MV, BB1 10 f°234-235, « Rapport au Comité de salut public », 28 fructidor an III (14 septembre 1795).

<sup>85</sup> *Ibid.*

<sup>86</sup> SHD-MV, BB4 67 f°168, lettre de Bouvet au Commissaire de la Marine, 30 fructidor an III (16 septembre 1795).

<sup>87</sup> SHD-MV, BB4 74 f°70, lettre de Kerguelen au Commissaire de la Marine, 18 messidor an III (6 juillet 1795).

éviter de nouveaux licenciements, arguant que « nous ne pourrons plus les retrouver [les marins] lorsqu'il s'agira de réarmer les bâtiments [...] nous en perdrons un grand nombre par les désertions ; [...] peut-être quelques-uns d'entr'eux se réuniront aux révoltés<sup>88</sup> ».

Pris entre l'étau des Chouans, dont la menace ne quitte pas l'esprit des responsables de la Marine, et la présence à proximité immédiate de flottes britanniques supérieures, dans un contexte de disette et de désertion, l'armée navale de l'Atlantique atteint son point le plus bas de la guerre. À Brest, les vaisseaux restants, séparés de la flotte de Villaret, poursuivent néanmoins leur réarmement<sup>89</sup>. Mais les effectifs dans ce port sont tombés à un niveau inimaginable quelques mois plus tôt, lors de la croisière du Grand Hiver :

| Grades                         | État d'armement | Existant à bord | Manque au complet | Malades |
|--------------------------------|-----------------|-----------------|-------------------|---------|
| Matelots à 33, 36 et 39 livres | 1159            | 384             | 775               | 25      |
| 30 livres                      | 1168            | 535             | 633               | 41      |
| 27 livres                      | 1182            | 799             | 383               | 44      |
| Novices                        | 1188            | 704             | 484               | 61      |
| Mousses                        | 785             | 571             | 214               | 45      |

**Table n°16 : Effectifs des équipages à Brest le 25 août 1795<sup>90</sup>**

L'effectif total des matelots disponibles (sans compter la maistrance) est donc tombé dans le port de Brest à 4 162 individus, et il manque 3 859 hommes pour compléter les unités présentes à Brest seulement.

À la date du 25 août pourtant, la situation est stabilisée dans la péninsule bretonne et la reconstitution des forces maritimes a commencé à s'opérer. Durant les premières semaines de juillet, avant la défaite des émigrés à Quiberon, c'est moins la question des effectifs à Brest ou à Lorient qui occupe les représentants en mission que la volonté de sauver ces arsenaux, ce qui autorise tous les expédients. Tallien et Blad, écrivent le 1<sup>er</sup> juillet 1795 au Comité de salut public ce qui apparaît encore à cette date comme un vœu pieux : « Le port de Brest échappera aux attentats d'un ennemi qui ne sait obtenir de succès que de la lâcheté ou de la trahison<sup>91</sup>. » Le débarquement

<sup>88</sup> SHD-MV, BB1 10 f°235, « Rapport au Comité de salut public », 28 fructidor an III (14 septembre 1795).

<sup>89</sup> Il s'agit des vaisseaux *Invincible*, *Majestueux*, *Indomptable*, *Patriote*, *Pluton*, *Éole*, et *Trajan*. (SHD-MV, BB4 85 f°139, « État de situation des équipages [...] des bâtimens composant l'armée présentement en armement à l'époque du 1<sup>er</sup> fructidor an III [18 août 1795] », 8 fructidor an III-25 août 1795).

<sup>90</sup> SHD-MV, BB4 85 f°139, « État de situation des équipages [...] des bâtimens composant l'armée présentement en armement à l'époque du 1<sup>er</sup> fructidor an III [18 août 1795] », 8 fructidor an III (25 août 1795).

<sup>91</sup> SHD-MV BB4 67 f°69, lettre Tallien et Blad au Comité de salut public, 13 messidor an III (1<sup>er</sup> juillet 1795).

est donc pris très au sérieux, et l'hypothèse d'une chute de la Bretagne entière est envisagée ; en conséquence, certains matelots sont armés pour la défense de Lorient ; quant aux garnisons des navires de Villaret, elles partent pour Quiberon rejoindre les troupes de Hoche<sup>92</sup>.

La victoire remportée par celui-ci contre les émigrés (définitive le 21 juillet) constitue pour la marine un soulagement à double titre, puisque la menace s'éloigne des arsenaux, mais aussi parce que les Républicains mettent la main sur les vivres amenés par l'expédition en grande quantité<sup>93</sup>. En revanche l'espoir d'un retrait immédiat des flottes britanniques ne se concrétise pas : Warren souligne notamment qu'un retour immédiat aurait un mauvais effet sur le moral britannique, et se maintient à Houat et Hoëdic<sup>94</sup>. Les représentants doivent donc se contenter des précieuses ressources alimentaires capturées ; mais leur envoi vers Brest se révèle laborieux, du fait de la maîtrise ennemie de la mer et de la concurrence avec l'armée, comme le souligne Blad<sup>95</sup>. Ce dernier blâme aussi le trop grand nombre d'envoyés en mission, qui engendre selon lui une grande confusion dans le Morbihan<sup>96</sup>. Et en effet, tant les représentants auprès de la flotte (Topsent et Palasne-Champeaux) que ceux de l'intérieur (Michel) et les envoyés spécifiquement liés au débarquement (Tallien et Blad) se retrouvent concentrés autour de Lorient et Vannes en juillet 1795. Finalement, seul Palasne-Champeaux reste à Brest durant tout l'été, les autres représentants étant rapidement rappelés à la Convention.

À l'aide des subsistances capturées à Quiberon, le port de Brest peut reprendre une certaine activité. Les documents portent plusieurs traces d'une reprise de la préparation d'une expédition pour les Antilles, mais qui ne se matérialise finalement que des mois plus tard par un envoi pour Saint-Domingue<sup>97</sup>. En effet, la logistique n'est pas la seule difficulté à Brest : le 7 juillet 1795, les forts français en tête de rade assistent pour la première fois à une scène amenée à devenir familière, que rapporte l'amiral Bouvet :

Il paraît presque tous les jours des batimens de guerre ennemis dans l'iroise. Souvent même, ils viennent jusque dans la baie de Bertheaume ; où ils mettent en panne, pour examiner

---

<sup>92</sup> *Ibid.*, f° 111, « Extrait du journal des mouvements de l'Escadre aux ordres du Vice amiral Villaret partie de la rade de Brest le 23 Prairial et des motifs qui déterminèrent cette expédition », mémoire de Topsent, sans date.

<sup>93</sup> Hervé DRÉVILLON, Olivier WIEVORKA (dir.), *Histoire militaire de la France, I. Des Mérovingiens au Second Empire*, op. cit., p. 480.

<sup>94</sup> Julian CORBETT, Herbert RICHMOND (eds.), *The Spencer Papers*, op. cit. vol. 1, p. 92-93. Lettre de Warren au Lord Spencer, 29 juillet 1795.

<sup>95</sup> RACSP, tome 26, p. 48-49. Lettre de Blad au Comité de salut public du 12 thermidor an III (30 juillet 1795).

<sup>96</sup> *Ibid.*, p. 94. Lettre de Blad au Comité de salut public du 14 thermidor an III (1<sup>er</sup> août 1795).

<sup>97</sup> SHD-MV, BB4 85 f° 130, lettre du Comité de salut public aux Commissaires délégués aux Indes occidentales, 19 thermidor an III (6 août 1795).

vraisemblablement ce qui se passe en rade. J'ai destiné les frégates la Tamise et la Charente pour aller se mouiller à la tête de la rade et toujours en appareillage, pour éloigner ces bâtiments<sup>98</sup>.

La séparation de la flotte de Brest entre cet arsenal et Lorient, ainsi que son état catastrophique permettent aux Britanniques une maîtrise des approches du Finistère sans équivalent jusque-là. Si l'on ne peut pas encore parler de blocus, car escadres et navires continuent de rejoindre et de quitter Brest sans grandes difficultés, la présence de la *Royal Navy* dans l'Iroise ne fait que se renforcer à partir de cette date, jusqu'à ce qu'un véritable blocus se mette en place en 1799, à l'initiative de Saint-Vincent<sup>99</sup>.

Dans ces conditions, l'essentiel des opérations atlantiques se reportent sur Rochefort à l'été 1795. En particulier, la croisière sur les côtes espagnoles voulue par Redon et le Comité de salut public part de ce port. Celle-ci est confiée à Moulton, l'officier d'origine américaine en charge de l'expédition sur l'Escaut à l'automne 1792<sup>100</sup>. Ce choix s'inscrit dans le retour des hommes de l'époque girondine ; et Moulton, de fait, sait parfaitement convoquer une culture politique et militaire en phase avec les hommes du moment. Dans une demande d'emploi datée du 1<sup>er</sup> août 1795, il écrit à Redon de Beaupréau : « Vous n'ignorez pas que le commerce de l'Angleterre est la source de sa richesse, [...] aussi c'est cette partie qu'il faut attaquer et par là nous les obligerons à demander la paix. [...] Nous avons la preuve d'un exemple de cette nature à la fin de la guerre de 1778<sup>101</sup>. » Moulton s'inscrit donc en plein dans la stratégie indirecte ; mais le parallèle qu'il dresse avec la guerre d'indépendance américaine va plus loin. En effet, il est frappant de constater que loin de la tribune, les officiers assument la continuité stratégique avec la guerre précédente : bien loin des rêves de rupture technologique et de guerre d'anéantissement du printemps, Moulton n'aspire qu'à une attrition de la volonté ennemie de combattre. Enfin, renvoyer à la guerre américaine c'est aussi s'inscrire dans une logique politique qui est celle de l'Atlantique des Lumières, cosmopolite et éclairé, bien loin de ce que l'on souhaite être une parenthèse jacobine achevée au 9 thermidor<sup>102</sup>.

Il n'est donc pas étonnant que Moulton se soit vu confier les frégates *Tartu*, *Néréide* et *Forte* ainsi que quelques unités plus légères, avec lesquelles il reçoit l'ordre de croiser devant la

---

<sup>98</sup> SHD-MV, BB4 67, f° 167, lettre de Bouvet au Commissaire de la Marine, 19 messidor an III (7 juillet 1795).

<sup>99</sup> Voir *infra*, conclusion générale.

<sup>100</sup> Voir *supra* chapitre deux, 2.

<sup>101</sup> SHD-MV, BB4 85 f° 114, lettre de Moulton au Commissaire de la Marine, 14 thermidor an III (1<sup>er</sup> août 1795).

<sup>102</sup> Les agents irlandais de la France insistent aussi dans le dénigrement de l'action du Comité jacobin lorsque la réaction thermidorienne s'accroît (Matthieu FERRADOU, « *Aux États-Unis de France et d'Irlande* » : *circulations révolutionnaires entre France et Irlande à l'époque de la République atlantique*, op. cit., p. 546-547).

Corogne, entre les caps Ortegal et Finistère<sup>103</sup>. La mission est un réel succès, d'importance car il vient en apparence justifier la réorientation stratégique en cours. Partie le 20 août 1795 de Rochefort, la division s'empare d'une bonne partie d'un convoi britannique en provenance de la Jamaïque à la mi-septembre, soit 18 navires marchands au total, chargés de denrées coloniales<sup>104</sup>. Moulton et ses prises parviennent sans difficulté à revenir en France. Si le rapport des bureaux de la Marine tient rigueur à Moulton d'avoir interrompu assez rapidement sa croisière, il ne manque pas de conclure en ces termes : « Espérons que ces succès rendront à notre marine cette énergie, ce désir de vaincre qui doivent distinguer des républicains<sup>105</sup>. » Un autre motif de satisfaction se trouve dans la capture par la division de l'ensemble de la suite du comte d'Artois, ce qui fait naître la rumeur qu'il est aux mains des Républicains<sup>106</sup>.

En effet, Britanniques et émigrés ne sont pas non plus restés inactifs de leur côté, ce qui explique la présence du prince sur la côte atlantique. À la nouvelle de la chute de Quiberon, les partisans de l'aide aux royalistes dans le cabinet britannique (William Windham, notamment) ne souhaitent pas renoncer à l'insurrection qu'ils espèrent faire éclater dans tout l'ouest de la France<sup>107</sup>. Une petite flottille quitte donc l'Angleterre à la fin août avec le Comte d'Artois, qui a été invité à se joindre à l'expédition et qui professe de vouloir mener la lutte aux côtés des Vendéens<sup>108</sup>. Ce dernier n'est néanmoins pas au centre du projet, contrairement à ce qu'une emphase compréhensible sur sa personne peut laisser entendre dans certains récits : l'expédition vise à s'emparer d'un point d'appui pour ravitailler Charrette<sup>109</sup>. Celle-ci rejoint d'abord Warren à Houat, puis le 30 septembre après avoir échoué à capturer Noirmoutier, cible originale, la division de navires britanniques s'empare de l'île d'Yeu<sup>110</sup>. Dans les instructions britanniques, il n'est pas question d'opérations directes sur le continent. C'est dans ce contexte que l'absence de débarquement des émigrés et du comte d'Artois doit se comprendre ; la prudence de l'expédition est d'autant plus justifiée que les troupes de Hoche ont reçu des renforts en provenance de

---

<sup>103</sup> SHD-MV, BB4 85 f°90, « Instructions pour le citoyen Moulton, capitaine de vaisseau, commandant la division destinée à la croisière sur les côtes d'Espagne », 19 thermidor an III (6 août 1795). *Ibid.*, f°102, « Rapport au Comité de salut public. Expédition du capitaine Moulton », 20 vendémiaire an IV (12 octobre 1795).

<sup>104</sup> *Ibid.*, f°102, « Rapport au Comité de salut public. Expédition du capitaine Moulton », 20 vendémiaire an IV (12 octobre 1795).

<sup>105</sup> *Ibid.*, f°103.

<sup>106</sup> Paul DARRIEUS, *Quiberon et l'île d'Yeu : 1795*, [inédit], Centre des hautes études navales, 1927, p. 40. Notice BNF : FRBNF45151294.

<sup>107</sup> Donald SUTHERLAND « L'expédition de l'île d'Yeu (1795). », *Annales historiques de la Révolution française*, n°211, 1973, p. 56.

<sup>108</sup> Paul DARRIEUS, *Quiberon et l'île d'Yeu : 1795*, *op. cit.*, p. 32.

<sup>109</sup> Donald SUTHERLAND « L'expédition de l'île d'Yeu (1795). », *art. cit.*, p. 60-61.

<sup>110</sup> *Ibid.*, p. 64-65.



l'Espagne depuis la signature de la paix<sup>111</sup>. La dégradation de la situation des coalisés sur le continent et la substitution de Noirmoutier par l'île d'Yeu, d'un rôle stratégique bien moins considérable, poussent le cabinet britannique à rappeler ses troupes dès la fin octobre<sup>112</sup>.

En somme, ces opérations de l'été peuvent sembler avoir validé les choix de Defermon et des Thermidoriens. La considérable supériorité navale britannique en vaisseaux n'a guère eu d'effet, du fait de la réactivité des forces terrestres dans le Morbihan et la Vendée. Pendant ce temps, les escadres françaises ont pu s'en prendre au commerce ennemi avec succès. Évidemment, les membres du Comité de salut public n'ont pas envisagé la possibilité que la maîtrise ennemie de la mer soit susceptible de prendre des proportions telles qu'il ne reste plus de port libre pour y mener des opérations, et que le commerce britannique s'accroisse au même moment considérablement, au point que les croisières françaises n'aient guère plus d'effet que les pertes par fortune de mer. Mais cette analyse est largement téléologique ; par ailleurs, au vu du rapport de force, une alternative claire à la stratégie indirecte peine à se dessiner. Dans ces conditions, il n'est pas étonnant que le Directoire ait reconduit les orientations stratégiques en cours, ce qui fait de l'avènement du nouvel exécutif une rupture très relative dans la direction de la guerre navale révolutionnaire.

## **2. L'entrée de la marine dans le Directoire : entre déchirements politiques et continuité stratégique**

L'automne 1795 est marqué par un paradoxe : si la philosophie d'emploi des forces ne varie en rien avec l'installation du Directoire, la direction politique de la Marine est, elle, déchirée par des affrontements qui mettent aux prises exécutif et législatif, droite et gauche, thermidoriens et hommes nouveaux du Directoire. En effet, l'éloignement des fronts terrestres a amené la Convention à entamer une réforme administrative de la marine, qui fait l'objet de rapports durant tout l'été, et qui est enfin votée dans les deux derniers jours de la Convention, les 24 et 25 octobre 1795 (2-3 brumaire an IV). Mais les nouveaux Directeurs rejettent une bonne partie des réformes administratives votées, ce qui fait de la marine un des premiers sujets de discorde entre l'exécutif et les nouvelles assemblées. Si ce conflit n'a que peu d'impact sur le fonctionnement concret de la marine, il vient souligner l'importance des questions navales durant la Révolution, et en particulier durant cet automne 1795 qui constitue une importante séquence maritime.

---

<sup>111</sup> *Ibid.*, p. 62.

<sup>112</sup> *Ibid.*, p. 66.

## *La réorganisation de la marine d'octobre 1795 face au Directoire*

Depuis l'été 1795, la marine prend une place croissante dans les discussions parlementaires et dans leur commentaire par la presse. La réorientation stratégique menée notamment par Defermon durant l'été a déjà été évoquée, mais pas la volonté de réforme administrative qui l'accompagne. Les innovations et les rapports s'accumulent en effet durant l'été ; déjà le 26 juin 1795, à la suite d'un rapport de l'abbé Grégoire, un Bureau des longitudes a été créé. Si les attributions de celui-ci dépassent largement le domaine maritime et concernent toute l'astronomie, il s'agit néanmoins avant tout de concurrencer le *longitude board* britannique créé en 1714<sup>113</sup>. Grégoire insiste explicitement sur « l'indispensable nécessité de ce moyen pour faire fleurir notre Marine<sup>114</sup> ». D'« anciens navigateurs » sont d'ailleurs rattachés à ce Bureau, à savoir Borda et Bougainville<sup>115</sup>.

Au-delà de cette création ponctuelle, c'est à une refonte complète des lois qui organisent la marine que se consacre le Comité de Marine de la Convention durant l'été 1795, dans le cadre de la refonte de la politique maritime. Pour cela, le Comité s'appuie sur une commission consultative. La composition de celle-ci laisse la part belle aux civils, ce qui laisse entendre d'emblée que sur la question sensible du partage des tâches dans les ports entre « l'épée et la plume », la part belle risque de revenir à cette dernière<sup>116</sup>. À l'image du Bureau des longitudes, les anciennes gloires de la marine du roi sont aussi représentées dans la commission, avec Pléville Le Pelley, ancien « officier bleu » né en 1726. Celui-ci précise néanmoins dans ses mémoires que la commission a eu peu d'influence car « dans les derniers mois, trois personnes seules firent à leur gré la loi du 3 Brumaire<sup>117</sup> ». Parmi celles-ci, on compte Boissier, député du Finistère, un des

---

<sup>113</sup> Guy BOISTEL, « La connaissance des temps, de la fin de l'Académie royale des sciences aux premières années du bureau des longitudes (1791-1802), ou comment financer une éphéméride astronomique en période révolutionnaire », *Annales historiques de la Révolution française*, n° 407, 2022/1, p. 143-144.

<sup>114</sup> Henri Jean-Baptiste GRÉGOIRE, « Rapport fait à la Convention nationale dans sa séance du 7 messidor an III (25 juin 1795) » dans *Lois, décrets, ordonnances, arrêtés et décisions concernant le Bureau des longitudes*, Paris, Imprimerie Nationale, 1909, p. 1. Il n'est pas fait mention explicitement dans ce discours de reprendre « la maîtrise de la mer aux Anglais » contrairement à ce qu'affirme la présentation du Bureau par la revue *La connaissance des temps* ; (« Bureau des longitudes », *La connaissance des temps*, consulté le 23 mai 2023, URL : <https://cdt.imcce.fr/items/show/932>.)

<sup>115</sup> « Loi relative à la formation d'un bureau des longitudes. Du 7 messidor, an troisième de la république une et indivisible » dans *Lois, décrets, ordonnances, arrêtés et décisions concernant le Bureau des longitudes*, *op. cit.*, p. 17.

<sup>116</sup> Olivier ARANDA, « Les comités de marine de la Législative et de la Convention, au cœur des rapports entre pouvoir exécutif et législatif », *art. cit.*, p. 21-22.

<sup>117</sup> Michèle CHARTRAIN, Monique LE PELLEY FONTENY, Gilles DÉSIRÉ dit GOSSET, *Mémoires d'un marin granvillais Georges-René Pléville Le Pelley (1726-1805)*, *op. cit.*, p. 107.

principaux rapporteurs des différentes lois votées dans les ultimes séances de la Convention, les 24 et 25 octobre 1795<sup>118</sup>.

Sans surprise, ces lois rendent bel et bien aux civils l'armement des navires et leurs mouvements dans le port, comme cela a déjà été évoqué<sup>119</sup>. Cette question, qui engendre de fortes tensions dès l'arrivée du Directoire, (lequel refuse de mettre en œuvre cette répartition des rôles) a occulté le reste du contenu de la loi. Celui-ci engendre moins de polémique mais marque néanmoins le point final de la réaction thermidorienne dans la marine, et à ce titre conserve une importante charge politique. L'essentiel des changements se veut une réponse à ce qui est perçu comme des erreurs de la période jacobine. Tout d'abord, l'artillerie de marine, au statut ambigu depuis sa vraie-fausse suppression en 1794, est recrée formellement et portée à 22 000 hommes<sup>120</sup>. Surtout, le corps des officiers de marine est cassé et doit être réformé avant le 1<sup>er</sup> messidor an IV (19 juin 1796<sup>121</sup>). La distinction entre enseignes de vaisseaux entretenus et non-entretenus est supprimée : en théorie, c'est un retour à une marine exclusivement militaire, sans place officielle pour les officiers issus du commerce<sup>122</sup>. Les futurs officiers sont recrutés par concours au grade d'enseigne ; ceux qui le réussissent sont majoritairement issus des aspirants de la marine, mais aucune école n'est recrée<sup>123</sup>. Pour parvenir au grade de lieutenant, un nouveau concours est nécessaire<sup>124</sup>. Comme l'indique Nathalie Bonnet, cette organisation privilégie en conséquence la bourgeoisie éduquée<sup>125</sup>. La marine ne fait en somme pas exception à l'ambition d'une république bourgeoise, ouverte à tous en théorie mais largement fermée, dans les faits, aux officiers de la période jacobine, c'est-à-dire issus directement du commerce. Il ne faut néanmoins pas exagérer la discontinuité ; un dixième des places d'enseigne au maximum, notamment, sont maintenues pour les officiers marins, témoignant d'un certain souci méritocratique<sup>126</sup>. Les officiers « bleus » ou auxiliaires existent toujours, par ailleurs : les capitaines du commerce reconnus comme tels par un examen peuvent être employés en qualité d'aspirants, d'enseignes ou de lieutenants de vaisseau, en

---

<sup>118</sup> Voir notamment Pierre BOISSIER, *Projet de décret concernant l'inscription maritime, présenté au nom du Comité de la marine et des colonies*, Paris, Imprimerie nationale, 1795, 10 p.

<sup>119</sup> Voir *supra* chapitre un, 1.

<sup>120</sup> « Décret sur l'établissement des troupes d'artillerie de la Marine, leur réorganisation et les divers services auxquels elles sont affectées », RLMC, tome 6, p. 79.

<sup>121</sup> « Décret sur l'organisation de la marine militaire », RLMC, tome 6, p. 123.

<sup>122</sup> Nathalie BONNET, « Les officiers bretons dans la marine du Directoire », *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, tome 64, 1987, p. 237-238.

<sup>123</sup> *Ibid.*, p. 238.

<sup>124</sup> « Décret concernant l'admission et l'avancement des officiers de la marine militaire [...] » RLMC, tome 6, p. 59-60.

<sup>125</sup> Nathalie BONNET, « Les officiers bretons dans la marine du Directoire », art. cit., p. 238.

<sup>126</sup> « Décret concernant l'inscription maritime », RLMC, tome 6, p. 56.

fonction de leur ancienneté<sup>127</sup>. Néanmoins, le grade de capitaine de vaisseau leur est interdit, et surtout ils n'ont plus aucun statut officiel ni même une désignation claire ; leur emploi se fait à un grade déterminé, sans évolution possible.

Dans l'immédiat, la loi ne change néanmoins que peu la physionomie du corps ; le commerce au long cours français n'ayant presque plus de réalité, les marins du commerce susceptibles d'être privés d'une carrière sont peu nombreux. La plupart des anciens « officiers bleus » qui souhaitent rester dans la marine peuvent d'ailleurs y conserver leur place ; la loi ne prépare en rien un retour des officiers émigrés. Au contraire, peut-être par méfiance envers les nominations de Redon, la loi ordonne la suspension de « tout officier qui n'était pas en activité le 15 germinal dernier [4 avril 1795]<sup>128</sup> ». Cette organisation traverse sans modification majeure la période directoriale, consulaire et impériale, indice d'un équilibre de la loi<sup>129</sup>. Il ne s'agit pas de la seule réforme majeure et pérenne de la marine votée les 25 et 26 octobre 1795 ; en effet, une autre loi organise dans le même temps la transformation des classes de la marine en inscription maritime<sup>130</sup>. En apparence purement technique, la réforme a néanmoins quelques aspects politiques liés à la réaction thermidorienne : en effet, les syndics sont maintenus mais sont à présents nommés et non plus élus. La réforme tend globalement à restreindre l'inscription aux seules véritables zones maritimes, mettant fin à certains abus<sup>131</sup>.

Les aspects symboliques marquent le point le plus avancé de la réaction thermidorienne. Les uniformes doivent à présent être brodés de l'expression « marine militaire » plutôt que républicaine<sup>132</sup>. Le bonnet phrygien est retiré des boutons des uniformes et des sceaux officiels de la marine<sup>133</sup> :

---

<sup>127</sup> « Décret concernant l'admission et l'avancement des officiers de la marine militaire [...] », RLMC, tome 6, p. 60-61.

<sup>128</sup> Nathalie BONNET, « Les officiers bretons dans la marine du Directoire », art. cit., p. 253.

<sup>129</sup> *Ibid.*, p. 238.

<sup>130</sup> « Décret concernant l'inscription maritime », RLMC, tome 6, p. 49-58.

<sup>131</sup> Joannès TRAMOND, *Manuel d'histoire maritime de la France, op. cit.*, p. 593.

<sup>132</sup> « Décret sur l'organisation de la marine militaire », RLMC, tome 6, p. 127.

<sup>133</sup> *Ibid.*



Illustration n° 10 : Sceaux de la marine républicaine avant et après la réforme de 1795<sup>134</sup>

Enfin, la réforme de 1795 touche aussi les aspects opérationnels, de manière discrète mais bien réelle. En particulier, une certaine autonomie dans l'emploi des forces est rendue aux ports : « dans les cas urgent, le commandant des armes pourra ordonner la sortie des bâtiments de guerre, soit pour escorter les navires du commerce d'un port de France à l'autre, soit pour protéger la côte et en éloigner l'ennemi<sup>135</sup>. » Cette disposition est probablement liée à la nécessité de ne pas référer à Paris pour simplement éloigner les navires présents devant les ports français, circonstance de plus en plus fréquente ; mais elle répond aussi à des velléités d'autonomie marquées de la part des officiers. La sphère politique ne tient donc pas rigueur aux militaires de la campagne navale de 1795, où la sortie de Villaret au secours de Vence, sans en référer au Comité de salut public, a eu des conséquences malheureuses. De plus, la mesure se cumule à la suppression des représentants spéciaux dans les ports, après l'emploi de commissaires du Directoire qui ne dure que quelque mois. Leur suppression est accueillie avec transports par le même Villaret : « Cette mesure [...] est une nouvelle marque de confiance que tout agent civil et militaire de la Marine saura certainement apprécier<sup>136</sup>. »

Sur ce point, la pratique du Directoire se veut donc différente de celle de la Convention. Les changements impulsés par les Directeurs dans le domaine naval se heurtent néanmoins au fait qu'ils évoluent dans un système entièrement refondu par les lois du 25 et 26 octobre et sur lequel

<sup>134</sup> Musée Carnavalet, NS767, hauteur : 3 cm, largeur : 2.3 cm, sceau en laiton. Musée Carnavalet, NS955, hauteur : 2.4 cm, largeur : 1.7 cm, sceau en laiton.

<sup>135</sup> « Décret sur l'organisation des états-majors de la marine dans les ports », RLMC, tome 6, p. 69.

<sup>136</sup> SHD-MV, BB4 100 f°61, lettre de Villaret au Ministre de la Marine, 12 nivôse an IV (2 janvier 1796). Le commissaire du Directoire à Brest était Paul Valette de Jacquin.

ils n'ont eu aucune prise. Dans ces circonstances, il n'est pas étonnant que la situation ait dégénéré en conflit entre branches exécutives et législatives.

Tout d'abord, il convient d'éclaircir les rapports du nouvel exécutif avec la marine. Les Directeurs n'ont pas entièrement échappé au reproche traditionnel fait à la période républicaine, à savoir une déconnexion avec le monde maritime ; même si ce sont les Conventionnels qui ont davantage subi le feu des critiques<sup>137</sup>. Pourtant, un regard objectif sur les cinq premiers titulaires de la fonction donne à voir des profils plus liés au monde de la mer qu'en apparence. Des cinq Directeurs, Letourneur a les connexions les plus évidentes avec la flotte, car il a été représentant en mission à Toulon durant la campagne de 1795, et a vécu aux premières loges l'échec de la tentative de maîtrise de la mer, ce qui n'est probablement pas pour rien dans le maintien d'une stricte stratégie indirecte<sup>138</sup>. Letourneur est généralement présenté comme le directeur en charge de la Marine et des Colonies<sup>139</sup>. Cette idée, sans être complètement erronée, est à nuancer ; la dimension collégiale de la décision est importante, justement car d'autres Directeurs ont des liens avec la marine de guerre. Barras, en effet, se présente ainsi dans ses mémoires, après l'expédition d'Irlande : « Élevé presque dans la marine, je serai plus heureux que personne de la voir faire un grand coup contre les Anglais, contre lesquels j'ai peut-être le préjugé de la haine héréditaire<sup>140</sup>. » Et de fait Barras, en plus d'être le neveu d'un amiral présent à la bataille de la Chesapeake, a été une partie de sa jeunesse soldat dans les troupes de marine, sans être marin à proprement parler<sup>141</sup>. Il est notamment présent au siège de Pondichéry de 1778 durant la guerre d'indépendance américaine<sup>142</sup>. Dans ses mémoires, il apparaît comme très attentif aux questions maritimes durant le temps qu'il passe à la tête de l'État. Enfin, Carnot, quant à lui, a maintenant l'expérience de deux ans à la tête des armées, où il a combiné plus ou moins heureusement ses efforts avec ceux de la marine, comme en témoignait déjà son système général des opérations pour l'année 1794<sup>143</sup>.

---

<sup>137</sup> Joseph MARTRAY, *La destruction de la marine française par la Révolution*, op. cit., p. 163.

<sup>138</sup> Voir *supra* chapitre six, 3.

<sup>139</sup> RADE, tome 1, p. 17.

<sup>140</sup> Paul BARRAS, Georges DURUY (éd.), *Mémoires de Barras, membre du Directoire*, vol. 3, op. cit., p. 307. Il faut néanmoins rappeler ici que ces mémoires sont à employer avec beaucoup de prudence (voir *supra*, introduction).

<sup>141</sup> Christine LE BOZEC, *Barras*, op. cit., p. 17 et 21-22.

<sup>142</sup> *Ibid.*, p. 32-33.

<sup>143</sup> Voir *supra* chapitre cinq, 1. Les deux autres Directeurs élus en 1795 sont La Révellière-Lépeaux et Reubell. André Collinet, ancien officier de marine et armateur résidant aux Sables d'Olonne, se trouve en septième position à cette élection (RADE, tome 1, p. 7-8). Ce rang inattendu tient principalement à la volonté des Cinq-Cents de forcer la main aux Anciens pour l'élection des Directeurs, en plaçant de relatifs inconnus aux côtés des hommes choisis. Néanmoins, ce choix souligne encore une fois la prégnance des questions maritimes y compris dans les nouvelles assemblées. (André COLLINET, *Les Sables et la guerre de Vendée : manuscrits de Collinet, 1788-1804*, La Roche-sur-Yon, Centre vendéen de recherches historiques, 2003, 677 p.)

C'est peut-être l'expérience militaire concrète de ces trois hommes qui fait refuser catégoriquement au Directoire, par un message à la branche législative daté du 3 décembre 1795, la répartition des tâches dans les ports votée par la Convention en octobre : « [Le Directoire] a reconnu avec regret que cette organisation [...] ne présentait au gouvernement que des entraves, et l'enchaînait (il doit vous le déclarer) dans tous ses moyens d'exécution<sup>144</sup>. » Le Directoire se place en effet du côté des militaires, qui doivent selon lui armer les vaisseaux, comme durant la deuxième moitié de la période conventionnelle, et non pas les civils. Cette question ne tarde pas à prendre d'importantes proportions, car l'affrontement s'envenime du fait de l'opposition sociale entre civils et militaires, et surtout entre exécutif et législatif. Les séances du 15 au 17 janvier 1796 aux Cinq-Cents sont largement consacrées à la question du message du Directoire, donnant lieu à de nombreuses prises de paroles, notamment par les architectes des lois de la Convention, qui ont été en bonne partie réélus. C'est le cas de Boissier, qui n'hésite pas à affirmer que le système civil présente plus de garanties pour les libertés publiques, rejetant vers l'antirépublicanisme l'organisation souhaitée par le Directoire (qu'il appelle le « régime militaire<sup>145</sup> »). Le député Villetard fait de même, mais en donnant un sens politique presque inverse à l'organisation, car la prépondérance des militaires dans les ports avait cours durant la période jacobine ; ce choix est donc ramené au Robespierreisme, et rendu responsable de tous les échecs de la Convention<sup>146</sup>. Certains députés défendent néanmoins le Directoire, comme Rouyer, autre conventionnel girondin réélu après une longue éclipse politique durant la « Terreur » ; il s'appuie notamment sur l'organisation des ports en Grande-Bretagne<sup>147</sup>. Ce dernier est néanmoins finalement mis en minorité car la branche législative rejette le message du Directoire et une loi complémentaire du 29 janvier 1796 ordonne l'application pleine et entière de l'organisation maritime décidée par la Convention finissante<sup>148</sup>.

Ce qui frappe le plus à la lecture des nombreux imprimés sur la question, c'est l'importance et la charge politique données à un sujet largement technique. Si là encore les discussions soulignent que loin d'être indifférentes à la marine, les assemblées révolutionnaires peuvent consacrer un temps considérable à en débattre, force est de constater que la question est approchée par un angle étroit. Par ailleurs, les propos à la tribune ne reflètent que très partiellement la réalité

<sup>144</sup> AN, AD VII 40, Message du directoire exécutif, 12 frimaire an IV (3 décembre 1795).

<sup>145</sup> Pierre BOISSIER, *Opinion de P.B. Boissier, député du Finistère, sur le message du Directoire exécutif, en date du 12 frimaire dernier, sur l'organisation de la marine*, Paris, Imprimerie nationale, 1796, 14 p.

<sup>146</sup> Edme-Pierre-Alexandre VILLETARD, *Discours de Villetard : séance du 25 nivôse, an IV*, Paris, Imprimerie nationale, 1796, 8 p.

<sup>147</sup> Jean Pascal ROUYER, *Opinion du représentant du peuple Rouyer, député du département de l'Hérault, sur le message du Directoire exécutif, relatif à l'organisation de la Marine*, Paris, Imprimerie nationale, 1796, 20 p.

<sup>148</sup> Michel VERPEAUX, « Chapitre 1 - Le Directoire, pouvoir exécutif chargé de l'exécution des lois », *La naissance du pouvoir réglementaire : 1789-1799*, Paris, Presses Universitaires de France, 1991, p. 319.

de la marine du Directoire. La nomination d'un nouveau ministre le 1<sup>er</sup> novembre, Truguet, a bien plus d'impact sur la vie concrète de la marine. Celui-ci n'est que le second choix du Directoire, car c'est Pléville Le Pelley, membre de la commission consultative appelée par le Comité de Marine de la Convention qui est d'abord nommé, mais celui-ci refuse le poste<sup>149</sup>. Dans un second temps, Truguet est donc choisi, ce qui représente une continuité forte car celui-ci était rattaché depuis plusieurs mois à la section de Marine du Comité de salut public<sup>150</sup>.

Après Redon de Beaupréau, dont la reconduction n'a donc pas été envisagée par le Directoire, cette nomination constitue un indéniable virage à gauche. Truguet est notamment un abolitionniste convaincu, un point fondamental du fait de l'importance croissante de la question coloniale, avec notamment Saint-Domingue, durant le Directoire<sup>151</sup>. Il est par ailleurs proposé à nouveau pour le poste par Barras après le coup d'État des républicains avancés le 18 fructidor<sup>152</sup>. Cette orientation ne se traduit néanmoins par aucune rupture dans le domaine stratégique. Truguet ne remet pas en cause le consensus autour de la stratégie indirecte : tout au plus teinte-t-il celle-ci d'une coloration coloniale plus marquée.

### *La stratégie indirecte à l'heure de Truguet et Richery*

La poursuite du consensus autour d'une stratégie indirecte faite de croisières et de chasse au commerce au début du Directoire tient notamment à une réussite marquante de l'automne 1795 : la prise d'un convoi britannique du Levant par une escadre sous les ordres du capitaine de vaisseau Richery, le 7 octobre 1795. La genèse de l'opération se fait durant l'été, à l'initiative de Defermon et Redon de Beaupréau : il s'agit d'intercepter un convoi des Indes sur lequel le Comité de salut public a reçu des informations par les ambassadeurs de la République batave<sup>153</sup>. L'interception est donc proposée par un document de la section de Marine du Comité de salut public du 25 août, fruit des délibérations d'un « conseil d'officiers de marine » rassemblé par Defermon<sup>154</sup>. La formation d'une escadre de vaisseaux choisis parmi les « bons voiliers » est donc

---

<sup>149</sup> RADE, tome I, p. 13.

<sup>150</sup> Voir *supra* chapitre sept, 1.

<sup>151</sup> Voir notamment son projet philanthropique d'institution nationale pour les enfants noirs (non dénué de l'idée de favoriser une « colonisation nouvelle », plus éclairée mais aussi plus efficace) : Bernard GAINOT, « Un projet avorté d'intégration républicaine. L'institution nationale des colonies (1797-1802) », *Dix-huitième Siècle*, n° 32, 2000, p. 371-401.

<sup>152</sup> Paul BARRAS, Georges DURUY (éd.), *Mémoires de Barras, membre du Directoire*, vol. 3, op. cit., p. 158.

<sup>153</sup> SHD-MV, BB4 78 f° 246, lettre de Meyer et Blaum, ministres plénipotentiaires de la République batave au Comité de salut public, 23 août 1795.

<sup>154</sup> Arnaud de MAUREPAS (éd.), « Mémoires inédits d'un grand commis des finances Jacques Defermon des Chapelières », art. cit., p. 418. SHD-MV, BB4 78 f° 178-180, « Rapport de la section de la Marine au Comité de salut public », 8 fructidor an III (25 août 1795).



ordonnée ; en somme il s'agit d'une nouvelle itération de l'emploi d'escadres légères<sup>155</sup>. Mais le port de départ choisi est Toulon, car « nous sommes bloqués sur toutes nos côtes de l'Océan » constate le rapport<sup>156</sup>. L'emploi de vaisseaux constitue néanmoins un projet ambitieux dans le cadre d'une stratégie indirecte ; Kerguelen notamment réserve dans ses projets les actions de harcèlement à des unités légères et aux corsaires. Les officiers consultés répondent préventivement en ces termes :

On pourrait objecter contre l'adoption de cette mesure hardie [...] les dangers auxquels vont être exposés nos vaisseaux ainsi détachés ; mais un État n'entretient à grand frais une marine militaire, elle n'équipe des vaisseaux qui la ruinent que pour les exposer à des dangers souvent évidents pour protéger son commerce, deffendre des convois et détruire ceux de ses ennemis<sup>157</sup>.

La crainte d'une pure et simple disparition de la marine semble affleurer dans ce propos, justifiant l'action. Il s'agit là d'une des difficultés d'ordre politique et moral du maintien d'une flotte en vie : l'entretien de vaisseaux qui n'ont pour vocation que de simplement rester au port est particulièrement difficile à faire accepter à l'autorité civile et à l'opinion publique. L'escadre est donc envoyée dans un espace où elle est susceptible de rencontrer des flottes supérieures ; de ce fait elle doit s'en tenir à une stricte prudence en ne ciblant que les marchands : « Vous devez citoyen ne combattre les vaisseaux d'escorte de convoi [...] que pour les empêcher de vous nuire dans vos captures , votre devoir [...] n'est pas de prendre un ou deux vaisseaux de guerre mais d'arracher à nos ennemis leurs richesses<sup>158</sup>. » Defermon, probable rédacteur de ces instructions à Richery (qui est choisi pour commander l'escadre) reprend presque littéralement ses propres discours prononcés la Convention ; le refus de la bataille, même dans des circonstances favorables, s'applique donc à la lettre.

Richery quitte Toulon le 14 septembre avec les vaisseaux *Jupiter*, *Victoire*, *Révolution*, *Berwick*, *Duquesne* et *Barra* ainsi que trois frégates<sup>159</sup>. Comme de juste pour une escadre légère, tous ces vaisseaux portent 74 canons. Le délai entre la réception de l'information et le départ de la flotte a donc été en tout et pour tout de trois semaines, loin de l'image d'une direction politico-stratégique de la guerre révolutionnaire entièrement incapable. Richery échappe sans difficulté à la flotte britannique de la Méditerranée présente aux abords de Toulon ; ce dont il assurait déjà être capable « sur sa tête » dans une lettre du 8 septembre<sup>160</sup>. Après avoir traversé la Méditerranée

---

<sup>155</sup> SHD-MV, BB4 78, f° 179, « Rapport de la section de la Marine au Comité de salut public », 8 fructidor an III (25 août 1795).

<sup>156</sup> *Ibid.*

<sup>157</sup> *Ibid.*, f° 180.

<sup>158</sup> *Ibid.*, f° 185, instructions du Comité de salut public au capitaine de vaisseau Richery, 8 fructidor an III (25 août 1795).

<sup>159</sup> SHD-MV, BB4 78 f° 158, « Division du capitaine Richery », sans date.

<sup>160</sup> *Ibid.*, f° 193, lettre de Richery au Comité de salut public, 22 fructidor an III (8 septembre 1795).

et passé Gibraltar, l'escadre tombe sur un convoi britannique du Levant à 55 lieues à l'ouest de Cadix, le 7 octobre<sup>161</sup>. Celui-ci n'est escorté que par trois vaisseaux qui ne peuvent espérer défendre leur convoi. Une chasse s'engage donc à l'issue de laquelle, parmi l'escorte, seul le vaisseau *Censeur* est capturé ; il s'agit d'un ancien navire de ligne français pris durant la campagne de l'été 1795, dont le gréement est endommagé<sup>162</sup>. En revanche, la totalité des navires marchands sauf un tombe aux mains des Français : les consignes de Defermon ont donc été appliquées scrupuleusement par Richery<sup>163</sup>. Ce dernier, soucieux de conserver ses captures (soit 44 navires en plus du *Censeur*, et 1 100 prisonniers), ne songe plus au convoi de l'Inde et se retire à Cadix, port neutre à cette date, qu'il atteint le 12 octobre<sup>164</sup>.

La nouvelle parvient à la Convention le 23 octobre, soit la veille du vote des lois de réorganisation de la Marine ; l'assemblée fait publier l'annonce d'une « victoire remportée par l'armée navale », ce qui est une nette exagération, et surtout montre là encore la mauvaise conscience d'une stratégie indirecte qui ne peut amener à des annonces de batailles navales victorieuses<sup>165</sup>. Néanmoins, à l'aune de ce succès, la faible évocation des enjeux stratégiques durant le vote des lois qui suivent s'explique clairement : l'essentiel des responsables de la marine estiment cohérente la stratégie poursuivie.

Il n'est donc pas étonnant que Truguet n'apporte pas d'évolution majeure à la stratégie retenue. Il rédige lui-même un *satisfecit* explicite et crucial :

Les avantages que les dernières croisières nous ont procurés ne doivent plus laisser de doute sur l'espèce de guerre que nous devons faire aux Anglais. Des divisions disséminées, s'il est possible, sur toutes les mers, et deux armées en station l'une à Brest, l'autre à Toulon, tel est en peu de mots le système que notre situation, je dirais même nos intérêts, nous permet de suivre, le seul qui nous promet des succès<sup>166</sup>.

Le premier document d'orientation daté et précis produit sous la supervision de Truguet est rédigé le 15 novembre 1795, et met en œuvre cette philosophie. Celui-ci formule plusieurs propositions, toutes approuvées par le Directoire exécutif ; il s'agit :

1° d'envoyer de Rochefort à Brest, quatre frégates armées en flutte, chargées de biscuit et de farine.

<sup>161</sup> *Ibid.*, f° 198, lettre de Richery au Comité de salut public, 18 vendémiaire an IV (10 octobre 1795).

<sup>162</sup> *Ibid.*, f° 255, « Extrait d'une lettre du C<sup>en</sup> Dumanoir commandant le vaisseau le Berwick [...] adressée au contre-amiral Martin », 22 vendémiaire an IV (14 octobre 1795).

<sup>163</sup> William JAMES, *The Naval History of Great Britain*, volume 1, *op. cit.*, p. 274.

<sup>164</sup> SHD-MV, BB4 106 f° 349, « Tableau général des prises faites par la division du citoyen Richery capitaine de Vaisseau sortie du port de Toulon le 28 fructidor 3<sup>ème</sup> année républicaine », 28 vendémiaire an IV (20 octobre 1795). SHD-MV, BB4 78 f° 200, lettre de Richery au Comité de salut public, 29 vendémiaire an IV (21 octobre 1795).

<sup>165</sup> « Annonce d'une victoire remportée par l'armée navale », RLMC, tome 6, p. 29.

<sup>166</sup> SHD-MV, BB1 11 f° 16, « Rapport au Directoire exécutif par le Ministre de la Marine et des Colonies », sans date.

- 2° D'expédier, de L'orient à Rochefort, deux vaisseaux de 74, trois ou quatre frégates de 18, autant de 12, pour former ensuite deux petites divisions, la première destinée pour croiser sur les Açores, l'autre sur les débouquements\*.
- 3° De tenter la reprise de l'isle Dieu<sup>167</sup> [...]

Le programme est donc celui d'une poursuite de la stratégie indirecte, et même son approfondissement. En effet, la séparation de vaisseaux de l'escadre principale, comme cela a déjà été souligné, est le meilleur signe d'un renoncement à la bataille, car c'est le principe fondamental de concentration des forces qui est abandonné. Ces forces sont d'ailleurs toujours très réduites, car malgré l'activité des chantiers navals de la République durant l'été et l'automne (quatre lancements dont trois en octobre), la ligne de bataille française continue d'afficher un solde négatif du fait des pertes, avec 43 vaisseaux en novembre 1795<sup>168</sup>. Les croisières proposées sont, elles, des plus traditionnelles, puisqu'elles visent principalement les flottes au retour d'Amérique, et des unités au départ, probablement au large du détroit de Gibraltar.

Si Truguet adhère probablement pleinement à l'idée d'une guerre navale qui se résume à la course d'État, qui lui est dictée par le rapport de force, les circonstances pèsent aussi lourdement sur les possibilités de la marine française, avec au premier chef les difficultés d'approvisionnement. Rochefort, comme seul port pourvu de subsistances, est au centre des projets, et doit même approvisionner les arsenaux bretons. Truguet propose d'ailleurs un autre projet dont un des objectifs explicite est d'assurer des approvisionnements à la marine : une croisière d'hiver qui vise le trafic entre l'Irlande et la Grande-Bretagne, cette dernière important une grande quantité de denrées alimentaires, en particulier depuis le port de Cork<sup>169</sup>. Truguet compte s'appuyer sur les officiers couronnés de succès lors des croisières précédentes : « Je lui proposerai [au Directoire] d'en confier l'exécution au capitaine Moulton, qui vient d'intercepter une partie du convoi de la Jamaïque<sup>170</sup>. » Il semble néanmoins que Truguet surestime l'importance de la distinction qu'il fait entre croisières d'hiver et d'été ; en effet, à cette date, de nombreuses divisions britanniques sont présentes en mer y compris pendant l'hiver, ce qui rend le projet particulièrement périlleux.

En ce qui concerne le rassemblement des flottes de Brest et de Toulon afin de fixer l'adversaire, qui fait aussi partie du programme que s'est fixé Truguet, ce dernier se trouve soumis à une forte pression par le Directoire exécutif. Néanmoins, les ambitions du Ministre concernant ce rassemblement de forces, notamment pour Brest, sont des plus modestes, à la fois du fait de

---

\* Un débouquement désigne les approches d'un détroit ou d'un passage entre des îles, soit en général un goulet d'étranglement pour la navigation.

<sup>167</sup> SHD-MV, BB1 11 f°15, proposition de projets par le Ministre de la Marine au Directoire exécutif, 24 brumaire an IV (15 novembre 1795).

<sup>168</sup> Voir Annexe n°1.6.

<sup>169</sup> SHD-MV, BB1 11 f°18, « Projet de Croisière Rapport au Directoire exécutif », frimaire an IV (novembre-décembre 1795).

<sup>170</sup> *Ibid.*

l'envoi de vaisseaux en croisière mais surtout du manque d'équipages consécutif au licenciement partiel qui a eu lieu à Lorient pendant l'été. Truguet souhaite en effet simplement

qu'on puisse rassembler au printemps une escadre de 18 vaisseaux ; mais comme je ne me dissimule pas que malgré toutes les mesures que je pourrais prendre, il sera peut-être difficile de se procurer les vivres et les équipages nécessaires pour ces armements, je vous prie de porter principalement toutes les forces et tous les moyens sur huit vaisseaux de 80 ou de 74<sup>171</sup>

Cette faiblesse des armements statiques projetés indique bien à quel point ce sont les escadres de raid qui ont la priorité dans l'allocation des ressources, en particulier en hommes. De même, la flotte de Toulon, malgré la paix avec l'Espagne, reste largement inactive durant l'hiver, notamment car l'essentiel des matelots disponibles ont été embarqués sur l'escadre de Richery.

En maintenant sa confiance à des hommes tels que Richery ou Moultonson, Truguet s'inscrit là aussi dans la continuité avec son prédécesseur en ce qui concerne le choix des officiers. Le cas de Moultonson a déjà été évoqué ; quant à Richery, il correspond lui aussi à un profil valorisé par les thermidoriens : ancien garde de la marine contrairement à l'essentiel des officiers promus pendant la période jacobine, il est un temps soupçonné d'émigration car absent à une revue de rigueur en 1791<sup>172</sup>. Il intègre finalement la marine républicaine, mais se trouve emprisonné durant l'année 1794, avant d'enfin reprendre du service à partir de thermidor<sup>173</sup>. Les officiers les plus célèbres de la période directoriale, réintégrés dans la marine par Truguet durant son temps à la tête de la Marine, rentrent fréquemment dans ce profil ni jacobin ni émigré, c'est-à-dire principalement les officiers écartés en l'an II : ainsi Brueys, Villeneuve ou Blanquet du Chayla<sup>174</sup>. Comme dans ces trois cas, il s'agit fréquemment de gardes de la marine : sur les flottes du Directoire, seuls 4% des officiers ont appartenu à ce corps, mais 20% des officiers généraux<sup>175</sup>. Un cas particulier est frappant et bien documenté, celui de Dupetit-Thouars. Ce dernier, garde de la marine là encore pendant la guerre d'indépendance américaine, se lance en 1792 dans une expédition visant à rechercher La Pérouse ; ce qui le place fort opportunément loin de France durant la période du gouvernement révolutionnaire<sup>176</sup>. Il est en effet arrêté par les Portugais à Fernando de Noronha,

---

<sup>171</sup> SHD-MV, BB4 100 f°19, lettre de Truguet à Villaret, 25 ventôse an IV (15 mars 1796).

<sup>172</sup> Jules de SÉRANON, « Le contre-amiral de Richery et sa famille », *Mémoires de l'Académie des sciences, agriculture, arts et belles-lettres d'Aix*, Aix-en-Provence, Garcin et Didier, 1893, p. 103-104. AP, vol. L, p. 77.

<sup>173</sup> Jules de SÉRANON, « Le contre-amiral de Richery et sa famille », *op. cit.*, p. 125-128. Voir Annexe n°4.

<sup>174</sup> Prosper LEVOT, *Histoire de la ville et du port de Brest sous le Directoire et le Consulat, avec un plan de la ville et du port, indiquant les circonscriptions administratives, judiciaires et ecclésiastiques de la ville*, Brest, chez l'auteur, 1875, p. 132.

<sup>175</sup> Nathalie BONNET, « Les officiers bretons dans la marine du Directoire », *art. cit.*, p. 245 et 251.

<sup>176</sup> Jacques de LA FAYE, *Les Du Petit-Thouars : une famille de marins*, Paris, Bloud et Barral, 1893, p. 7-11.

puis détenu à Lisbonne et enfin brièvement en exil aux États-Unis<sup>177</sup>. Rentré à Paris après le 9 thermidor, il se lie d'amitié durant l'hiver 1795-1796 avec un certain Wolfe Tone, c'est-à-dire le membre des Irlandais unis et principal acteur originaire de l'île dans l'expédition d'Irlande de 1796-1797<sup>178</sup>. Le 7 mars 1796, la rencontre laisse à Wolfe Tone une impression mitigée, puisque Dupetit-Thouars lui semble marqué par la morgue aristocratique ; et l'Irlandais de conclure : « Je ne peux pas reprocher à la République de douter de l'ancienne marine, depuis l'affaire de Toulon<sup>179</sup>. » À cette date, note encore Wolfe Tone, Dupetit-Thouars cherche à réintégrer la marine, mais n'y est pas encore parvenu. Lors de leur seconde rencontre, le 26 mars, c'est chose faite : Wolfe Tone pense que cet officier fera son devoir « bien qu'il soit un maudit aristocrate<sup>180</sup> ». L'Irlandais note néanmoins la haine des Anglais de Dupetit-Thouars ; et ce point, loin d'être anecdotique, semble en effet avoir été une ligne de faille importante parmi les anciens du Grand Corps, un certain nombre d'officiers refusant de servir l'ancien adversaire ou même de rester neutres dans une telle situation.

En effet, bien que marqué par le Grand Corps et probablement pas un grand Républicain, Dupetit-Thouars n'a pas émigré. S'il est frappant de constater qu'il est des sujets sur lesquels Truguet se situe nettement à gauche, comme l'abolition de l'esclavage, tout en poursuivant une politique de retour d'anciens de la marine initiée par son prédécesseur nettement plus conservateur, il convient de ne pas exagérer cette dernière. Truguet et ses successeurs du Directoire ne réintègrent aucun officier émigré, contrairement aux affirmations de nombre de publications anciennes<sup>181</sup>. Celles-ci ont peut-être été influencées par la presse néo-jacobine, qui ne cesse de dénoncer le retour d'officiers « chouans » ou aristocrates, parfois sur le mode du complot :

Pléville, en refusant le ministère, se réserva devant le ministre Truguet une place d'inspecteur, pour faire sortir tous les convois de nos différents ports. Il vint ici investi de la confiance de son prédécesseur ; et pour reconnaissance, il lui suggéra la nomination de différents officiers de marine chouans, qu'il a fait entrer dans l'organisation, et auxquels il vient tout récemment de conférer de nouveaux grades d'avancement<sup>182</sup>.

En revanche, il est plus difficile de suivre Nathalie Bonnet lorsqu'elle affirme que le départ d'une partie des officiers nommés en l'an II, notamment par les représentants en mission, s'est fait

---

<sup>177</sup> *Ibid.*, p. 14-16.

<sup>178</sup> Marianne ELLIOTT, *Wolfe Tone*, 2nd ed., Liverpool, Liverpool University Press, 2012, 494 p.

<sup>179</sup> « *I cannot blame the Republic for being doubtful of the ancient marine, since the affair at Toulon.* » (William T. W. TONE, *Memoirs of Theobald Wolfe Tone*, Vol. 1, op. cit., p. 261).

<sup>180</sup> « *I hope and believe he will do his duty, though he is a d---d aristocrat; but then he hates the English cordially, and that covers a multitude of sins.* » (*Ibid.*, p. 304).

<sup>181</sup> Nathalie BONNET, « Les officiers bretons dans la marine du Directoire », art. cit., p. 253. Il s'agit d'un des apports majeurs de la thèse d'École des chartes de Nathalie Bonnet, qui est catégorique sur ce point.

<sup>182</sup> *Journal des hommes libres de tous les pays, ou le Républicain*, n°250, 5 pluviôse an VI (24 janvier 1798), p. 4.

« en douceur<sup>183</sup> ». S'il est vrai que de nombreux officiers de cette période poursuivent leur carrière dans la marine, et que d'autres la quittent volontairement, il ne faut pas sous-estimer le stigmate qui les accompagne, dont témoigne le sobriquet d'« officiers du maximum<sup>184</sup> ». En effet, le mouvement thermidorien et le Directoire peuvent se révéler bien éloignés de la politique du juste milieu dont ils se prétendent les apôtres, tant la volonté de gouverner au centre n'est pas exclusive d'une importante violence symbolique voire physique<sup>185</sup>.

Parmi les choix d'officiers, celui de Richery s'avère en tout cas particulièrement pertinent. Sa croisière et son arrêt à Cadix sont en effet une des causes qui permettent de débloquent la situation sur les approches atlantiques, où le séjour prolongé de la flotte de la Manche et Warren met en difficulté la marine française.

### *Le redéploiement des marines françaises et britanniques à la fin de l'année 1795*

Durant tout l'automne 1795, l'amiral Villaret et les autres marins bloqués à Lorient depuis la bataille de Groix ne cessent d'annoncer, à tort, le départ imminent des flottes britanniques. Le commandant des armes à Nantes, lui aussi, affirme de manière erronée que les flottes ennemies ont quitté leur poste, le 8 novembre 1795<sup>186</sup>. Quelques jours plus tôt, Redon, dans une de ses toutes dernières lettres en tant que Commissaire de la Marine, exprime l'espoir que « la rigueur de la saison en continuant de maltraiter les vaisseaux anglais nous vengera complètement de la témérité et de l'opiniâtreté de ces fiers insulaires à vouloir lutter contre les éléments<sup>187</sup> ». Ce type de propos illustre à quel point l'idée qu'une flotte puisse tenir la mer par tous les temps et durant toutes les saisons est éloignée des représentations des marins français de la Révolution. De fait, la mise en place des blocus rapprochés et continus prend de court les autorités navales au moment du tournant du siècle. Mais au début du Directoire, ces blocus sont encore lointains, et le contre-amiral Harvey, qui commande l'escadre britannique au large du Morbihan durant l'hiver, finit par quitter les abords de Lorient au début du mois de janvier 1796, permettant au cabotage de reprendre<sup>188</sup>. Ce point est important, car il vient souligner que la pression britannique sur les côtes

---

<sup>183</sup> Nathalie BONNET, « Les officiers bretons dans la marine du Directoire », art. cit., p. 249.

<sup>184</sup> *Ibid.*, p. 248.

<sup>185</sup> Pierre SERNA, *L'extrême centre ou Le poison français : 1789-2019*, Ceyzérieu, Champ Vallon, 2019, p. 91-104.

<sup>186</sup> SHD-MV, BB4 67 f°47, lettre de Truguet à Villaret, 26 brumaire an IV (17 novembre 1795).

<sup>187</sup> *Ibid.*, f°44, lettre de Redon à Villaret, 8 brumaire an IV (30 octobre 1795).

<sup>188</sup> Roger MORRISS, *The Channel Fleet and the Blockade of Brest, 1793-1801*, op. cit., p. 238 et 250-251. Bridport s'est retiré de la côte française avec l'essentiel de ses navires dès la mi-septembre. (*Ibid.*, p. 150-151).

françaises est irrégulière durant la décennie révolutionnaire : elle ne se résume pas à un accroissement continu du contrôle ennemi.

Truguet, dans la même lettre où il rapporte l'avis qui lui a été donné (à tort) du départ des unités britanniques, réitère sa demande que le retour de la flotte à Brest soit accéléré, sauf en ce qui concerne les navires de ligne *Fougueux* et *Wattignies* qui sont désignés comme les vaisseaux devant remplir la croisière sur les Açores qu'il a proposée au Directoire exécutif et doivent donc d'abord se rendre à Rochefort<sup>189</sup>. Par ailleurs, il souligne l'urgence de rouvrir l'artère du cabotage entre les ports de l'Atlantique, essentielle au travail des arsenaux et à l'approvisionnement en subsistances des villes maritimes. Mais ces opérations doivent attendre, car les unités britanniques reparaissent le 13 novembre devant Groix, au moment où Villaret s'apprêtait à faire partir trois vaisseaux pour Brest, accompagnés de frégates<sup>190</sup>. L'amiral s'enhardit néanmoins peu à peu, et le 9 décembre 1795, tenant compte des nouvelles consignes de Truguet, Villaret expédie le *Fougueux* et le *Wattignies* vers Rochefort<sup>191</sup>. Ces navires sont escortés au-delà des approches par le *Nestor* et les *Droits de l'homme*, commandés par Vence ; puis ce dernier dirige ses propres vaisseaux vers Brest, où il parvient sans encombre le 11 décembre<sup>192</sup>. Les vaisseaux destinés pour Rochefort atteignent aussi leur destination sans difficultés<sup>193</sup>.

Ce premier succès dans le redéploiement des forces ne signifie pas pour autant la fin de tous les problèmes qui accablent les unités françaises dans l'Atlantique. En effet, le manque de marins est tel à Lorient, notamment du fait du licenciement d'une partie des équipages durant l'été, que Truguet demande le renvoi des matelots de Vence dans le port qu'ils viennent de quitter, « afin que vous puissiez faire filer vers la même destination les vaisseaux aux ordres du général Kerguelen<sup>194</sup> ». Mais Vence souligne que même cette forme de gestion de la pénurie pose problème : « J'ai voulu essayer de retrouver ces 300 hommes mais il est de toute impossibilité à moins de désarmer beaucoup de bâtiment, ne restant à bord de ceux qui sont en radde que l'urgent besoin pour manier leurs cables... voilla la position dont se trouve notre pauvre marine<sup>195</sup>... » Néanmoins, le départ définitif des Britanniques des approches du Morbihan (relevé par Villaret) permet à la mécanique des convois de reprendre, et ainsi à la marine en général de retrouver une

---

<sup>189</sup> SHD-MV, BB4 67 f°47-48, lettre de Truguet à Villaret, 26 brumaire an IV (17 novembre 1795).

<sup>190</sup> SHD-MV, BB4 68 f°209, lettre de Villaret au Commissaire de la Marine, 22 brumaire an IV (13 novembre 1795).

<sup>191</sup> *Ibid.*, f°216, lettre de Villaret au Ministre de la Marine, 19 frimaire an IV (10 décembre 1795).

<sup>192</sup> SHD-MV, BB4 73 f°47, lettre de Vence au Ministre de la Marine, 20 frimaire an IV (11 décembre 1795).

<sup>193</sup> SHD-MV, BB4 75 f°233, lettre de Thévenard fils au Ministre de la Marine, frimaire an IV. La lettre ne donne que le mois révolutionnaire, mais comme le capitaine annonce une traversée sans encombre, il s'agit probablement de la mi-décembre.

<sup>194</sup> SHD-MV, BB4 67 f°53, lettre de Truguet à Villaret, 8 nivôse an IV (29 décembre 1795).

<sup>195</sup> SHD-MV, BB4 73 f°48, lettre de Vence au Ministre de la Marine, 7 nivôse an IV (28 décembre 1795).

certaine marge de manœuvre<sup>196</sup>. Le *Redoutable* et le *Jean Bart* partent finalement à leur tour pour Brest le 10 février 1796, mais sans la *Convention* comme cela était prévu au départ, faute de matelots<sup>197</sup>. Ces vaisseaux sont commandés par Kerguelen, qui une fois arrivé en rade de Brest (le 19 février) en prend le commandement<sup>198</sup>. Ce retour sans difficultés vient souligner que la navigation entre Brest et Lorient est à nouveau libre, et les convois peuvent à leur tour reprendre sur cette étape cruciale, ce qui réjouit Villaret : « Depuis le retour du beau temps je vois journellement filer avec bien du plaisir des bâtiments venant du sud-est et faisant route pour Brest ; j'espère que ces secours activeront les travaux [...] bien arriérés faute de moyens<sup>199</sup>. » Finalement, Villaret lui-même rentre à Brest avec l'*Océan* et la *Convention* ; parti le 6 mars, il parvient en rade trois jours plus tard et renvoie une partie de ses équipages vers Lorient sur les frégates *Proserpine* et *Tamise* pour ramener les deux derniers navires de ligne dans ce port, le *Zélé* et le *Cassard* (ex-*10 août*)<sup>200</sup>. Enfin, ce dernier parvient à Brest à la mi-avril 1796, suivi de peu par le *Zélé*<sup>201</sup>.

Le retrait des Britanniques permet aussi aux unités républicaines de récupérer sans combat l'île d'Yeu, pour laquelle une force de débarquement était en préparation à Rochefort<sup>202</sup>. Le départ des différentes escadres de la *Royal Navy* des approches atlantiques, si bénéfique pour les opérations de la marine française, s'explique par plusieurs facteurs. Tout d'abord, le scorbut sévit fortement sur les navires britanniques, malgré les progrès dans l'usage du jus de citron qui commencent à en juguler l'expansion<sup>203</sup>. De plus, la présence des vaisseaux de Richery à Cadix précipite le retrait de Warren et Harvey, comme le souligne Corbett<sup>204</sup>. En effet, l'escadre française se trouve dans un port où elle peut menacer une multitude de théâtres (les Antilles, les eaux européennes, la Méditerranée) ; en conséquence cette simple force d'une demi-douzaine de vaisseaux de ligne perturbe considérablement durant l'année qui suit l'ensemble du dispositif britannique. L'amiral Mann est en conséquence envoyé depuis la flotte de la Méditerranée pour bloquer Richery avec une escadre<sup>205</sup>. Enfin, le retrait britannique des côtes françaises de l'Atlantique s'explique par la concentration des moyens au même moment sur une très puissante expédition destinée pour les Antilles, confiée au général Abercromby (le choix du commandant

<sup>196</sup> SHD-MV, BB4 100 f°60, lettre de Villaret au Ministre de la Marine, 12 nivôse an IV (2 janvier 1796).

*Ibid.*, f°63, lettre de Villaret au Ministre de la Marine, 23 nivôse an IV (13 janvier 1796).

<sup>197</sup> *Ibid.*, f°69, lettre de Villaret au Ministre de la Marine, 22 pluviôse an IV (11 février 1796).

<sup>198</sup> SHD-MV, BB4 99 f°186, lettre de Vence au Ministre de la Marine, 30 pluviôse an IV (19 février 1796).

<sup>199</sup> SHD-MV, BB4 100 f°71, lettre de Villaret au Ministre de la Marine, 6 ventôse an IV (25 février 1796).

<sup>200</sup> *Ibid.*, f°72, lettre de Villaret au Ministre de la Marine, 16 ventôse an IV (6 mars 1796).

*Ibid.*, f°27, lettre de Truguet à Villaret, 17 germinal an IV (6 avril 1796).

<sup>201</sup> *Ibid.*, f°32, lettre de Truguet à Villaret, 11 floréal an IV (30 avril 1796).

<sup>202</sup> Paul DARRIEUS, *Quiberon et l'île d'Yeu : 1795*, op. cit., p. 43.

<sup>203</sup> Roger MORRISS, *The Channel Fleet and the Blockade of Brest, 1793-1801*, op. cit., p. 253-254.

<sup>204</sup> Julian CORBETT, Herbert RICHMOND (eds.), *The Spencer Papers*, op. cit. vol. 1, p. 162.

<sup>205</sup> William JAMES, *The Naval History of Great Britain, volume 1*, op. cit., p. 273.



naval initial, Christian, entraîne une crise importante au sein de l'amirauté en raison du peu d'ancienneté de ce dernier<sup>206</sup>).

Avec près de 30 000 hommes à projeter et des dizaines d'unités navales de tous types (dont huit navires de ligne), l'expédition nécessite de fait la concentration de l'essentiel des moyens disponibles de la marine britannique. La machine de guerre britannique parvient néanmoins à rassembler les troupes, navires et vivres nécessaires, et la flotte fait voile le 15 novembre 1795 ; mais elle est repoussée par une importante tempête d'ouest dès sa sortie de la Manche<sup>207</sup>. Plusieurs navires font naufrage avec de lourdes pertes humaines ; d'autres sont gravement avariés, comme le *Commerce de Marseille* pris à Toulon en 1793, qui ne s'en remet jamais et doit être retiré du service<sup>208</sup>. Le 9 décembre, l'essentiel de la flotte repart ; mais de nouveau le mauvais temps disperse et endommage une bonne partie des navires britanniques. La malchance n'est pas seule en cause ; la date tardive dans l'année pose aussi problème, mais pas seulement :

Avec des tempêtes tous les deux ou trois jours, Christian n'a plus que 93 navires avec lui [218 au départ] le 26 décembre. Certains de ses officiers reprochent en privé à l'amiral de ne pas avoir pris une route plus méridionale pour échapper à la zone de tempêtes [...] mais Christian est obnubilé par la crainte des dommages que l'escadre de Richery à Cadix pourrait infliger à son convoi. Bien que Richery n'ait plus rien fait après la capture d'un convoi du Levant en octobre, sa simple présence près de la route de l'expédition a perturbé toute la stratégie de l'expédition par la suite<sup>209</sup>.

Richery représente une telle perturbation que Middleton, à l'occasion de la formation de l'expédition d'Abercromby, souligne qu'il aurait mieux valu bloquer complètement les escadres françaises dans leur port plutôt que de fournir des escortes pléthoriques aux flottes ; celles-ci, malgré cette protection prennent autant de précautions que possible, notamment dans leurs choix de trajectoires à travers l'Atlantique<sup>210</sup>. Surtout, il est frappant que les pertes importantes subies par les Britanniques à cette occasion, durant une navigation d'hiver, n'aient pas été mises en parallèle par les différentes historiographies avec celles subies par la marine française durant l'année précédente, durant la croisière du « Grand Hiver ». En effet, les acteurs eux font le rapprochement ; ainsi Villaret écrit à Truguet, après avoir appris la nouvelle : « Le convoi et la

---

<sup>206</sup> Michael DUFFY, *Soldiers, Sugar, and Seapower: the British Expeditions to the West Indies and the War Against Revolutionary France*, op. cit., p. 195 et 166.

<sup>207</sup> *Ibid.*, p. 202-203.

<sup>208</sup> *Ibid.*

<sup>209</sup> « With storms every two or three days, by 26 december Christian had only 93 ships in company. Some of his officers privately blamed the admiral for not taking a more southerly course where they might escape the storm-belt [...] but Christian was in constant fear of the damage that Richery's squadron at Cadiz could inflict on his convoy. Although the Frenchman did nothing after capturing a levant convoy in october, his mere presence near the path of the expedition disrupted the whole strategy of the enterprize thereafter. » (*Ibid.*, p. 208). L'expédition doit finalement annuler son passage une seconde fois, et c'est finalement vers la mi-avril 1796 que l'essentiel de l'expédition britannique parvient à destination.

<sup>210</sup> *Ibid.*, p. 181-182.

flotte [britannique] qui l'escortait pour les isles ont diablement souffert, [...] il y a eu des vaisseaux submergés et [...] tous les jours, ont voit arrivé, des bâtiments démâté ou avarié, rentrer dans leurs ports [...] vous voyés citoyen ministre, qu'ils ont suby le sort que nous avons eu malheureusement l'hiver dernier<sup>211</sup>. » En effet, contrairement à l'impression qu'il est possible d'avoir à la lecture de certains ouvrages, les tempêtes ne touchent pas que les unités républicaines ; or le gouvernement britannique n'est pas accusé d'incompétence maritime lorsque ces désastres ont lieu.

En plus des effets de la mer, l'expédition britannique doit subir les assauts, bien moins efficaces, de la division de Moulton. Sa tâche originale était d'intercepter les liaisons entre l'Irlande et la Grande-Bretagne. Avec les frégates *Tribune*, *Danaé* et la corvette *Légère*, Moulton quitte donc Brest le 4 janvier 1796 ; quatre jours plus tard, Moulton remarque que « la mer [...] semble pleine des anglais<sup>212</sup> ». En effet, ce dernier se trouve au milieu des égarés du convoi d'Abercromby. Le 2 janvier, la division capture un transport de troupes chargé de malades appartenant à l'expédition<sup>213</sup>. Par chance, la division ne rencontre aucune force supérieure, bien qu'elle opère dans la zone de force britannique ; Moulton reste néanmoins globalement au large de l'Irlande, sans s'avancer dans le canal Saint-Georges entre cette île et la Grande-Bretagne comme le laissaient supposer ses instructions<sup>214</sup>. La division rentre finalement à Brest le 2 février avec de nombreuses prises. Elle repart le 3 juin 1796 pour un nouveau raid, mais cette fois les unités de Moulton n'échappent pas aux croiseurs britanniques et deux frégates sont perdues pendant l'été<sup>215</sup>.

La partie dévolue à Moulton dans la feuille de route stratégique définie par Truguet le 15 novembre est donc réalisée sans coup férir. En revanche, le projet de croisière sur les Açores est transformé en expédition coloniale vers Saint-Domingue. En effet, pour la première fois depuis le début du conflit, les autorités françaises accordent des renforts significatifs au théâtre antillais, quoique sans rapport avec les moyens employés par l'expédition britannique. Les deux puissances réorientent donc leurs efforts en direction de l'espace américain.

### 3. Le tournant colonial et l'internationalisation de la stratégie indirecte

Sur tout le pourtour ouest de l'Atlantique et en particulier dans l'arc antillais et à Saint-Domingue, l'affrontement sur mer entre la France républicaine et les coalisés n'a pas cessé depuis

---

<sup>211</sup> SHD-MV, BB4 99 f°184, lettre de Villaret au Ministre de la Marine, 21 pluviôse an IV (10 février 1796).

<sup>212</sup> *Ibid.*, f°91, lettre de Moulton au Ministre de la Marine, 18 nivôse an IV (8 janvier 1796).

<sup>213</sup> *Ibid.*, f°93, lettre de Moulton au Ministre de la Marine, 16 pluviôse an IV (5 février 1796).

<sup>214</sup> *Ibid.*, f°98 à 100, « Journal du C<sup>en</sup> Moulton capitaine de Vaisseau », 16 au 18 nivôse an IV (6 au 8 janvier 1796).

<sup>215</sup> *Ibid.*, f°85, « Division du Capitaine Moulton », sans date.

l'année 1794. Mais la situation est figée et n'évolue guère, en particulier là encore dans la Caraïbe : la maîtrise de la mer se situe du côté des Britanniques, puisque les Français ne disposent d'aucun navire de ligne dans cet espace. En revanche, leur principal atout se trouve dans l'abolition de l'esclavage et l'usage de navires légers pour la course, d'État ou non ; et ces éléments suffisent à mettre à mal le dispositif britannique dans les Antilles, notamment à travers des révoltes serviles. La situation prend rapidement des proportions qui rendent nécessaire l'expédition massive d'Abercromby à l'automne 1795, laquelle n'accouche d'ailleurs que de gains très relatifs. À Saint-Domingue, l'attention de la métropole et les moyens navals enfin accordés permettent de regagner du terrain dans le cadre d'une situation militaire très dégradée. La guerre menée par la France républicaine dans l'espace américain apparaît au bilan comme un modèle d'économie des forces, dont l'évocation a jusqu'ici été trop souvent confinée à l'historiographie strictement coloniale.

### *Guerre navale dissymétrique et système économique prédateur dans les Antilles*

Avec la reprise complète de la Guadeloupe à la toute fin de l'année 1794 par les forces républicaines, un système politique et naval original est mis en place par l'envoyé en mission de la Convention aux Îles du Vent, Victor Hugues<sup>216</sup>. Celui-ci a plusieurs piliers : tout d'abord, le recours aux neutres pour l'approvisionnement de la Guadeloupe et des autres espaces tenus par les Républicains. Ce point fondamental est pourtant trop souvent éludé : en l'absence de neutres, il est impossible aux Républicains de la Guadeloupe d'écouler leurs stocks de denrées coloniales, capturées ou produites sur place ; et surtout de se ravitailler. Le recours aux Américains est donc essentiel, ce qui pousse d'ailleurs le ministre des Affaires Étrangères du Directoire, Delacroix, à modérer sa critique des États-Unis suite à la signature du *Jay treaty* avec la Grande-Bretagne ; ce qui n'empêche pas dans un second temps la montée des tensions entre les deux républiques, dès l'été 1796<sup>217</sup>. Victor Hugues tente aussi de cultiver des relations étroites avec les Danois, présents sur l'île de Saint-Thomas, notamment pour ne pas dépendre exclusivement des Américains<sup>218</sup>. Un deuxième aspect important de la guerre navale menée dans les Antilles se situe au niveau de l'agencement des pouvoirs politiques et militaires. En effet, Hugues et Lebas (depuis l'hiver 1794-1795) décident seuls ou presque des opérations militaires, sans guère consulter les officiers de

---

<sup>216</sup> Voir *supra* chapitre cinq, 3.

<sup>217</sup> Peter P. HILL, « Prologue to the Quasi-War: Stresses in Franco-American Commercial Relations, 1793-96 », art. cit., p. 7. Ulane BONNEL, *La France, les États-Unis et la guerre de course (1797-1815)*, Paris, Nouvelles éditions latines, 1961, p. 53.

<sup>218</sup> Jacques ADELAÏDE-MERLANDE, « Guadeloupe et Saint-Thomas (1795-1798). », *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, n° 56, 1983, p. 3-17.

marine de la station<sup>219</sup>. Ils s'en excusent d'ailleurs auprès du Ministre de la Marine dans une lettre du 8 août 1796 : « Vous sentirez, citoyen ministre, qu'il faut saisir les moments favorables pour pouvoir faire sortir nos trois frégates et leur donner des croisières les moins périlleuses possible<sup>220</sup>. » Cela ne signifie pas que les représentants, et en particulier Victor Hugues, soient omnipotents ; leur contrôle sur l'action des corsaires est souvent relatif, et les relations avec les officiers de marine, difficiles<sup>221</sup>. De plus, de nombreux corsaires opèrent aussi depuis Saint-Domingue, où Victor Hugues n'exerce aucune autorité<sup>222</sup>.

Les activités militaires proprement dites sont d'abord et avant tout la pratique de la course, sur laquelle repose le modèle économique prédateur de la Guadeloupe républicaine. La suspension de la course entre 1793 et 1795 n'a en effet jamais été appliquée dans les Amériques, la chasse au commerce ennemi prend donc de l'ampleur dès 1794<sup>223</sup>. Le terme de course recoupe des réalités juridiques différentes, mais des pratiques souvent indistinguables par l'historien : parmi les unités françaises dans l'arc antillais, on trouve tout d'abord des navires de la marine française, qui par définition ne peuvent donc être des corsaires c'est-à-dire des privés. Ceux-ci, qui constituent une deuxième catégorie, sont munis d'une lettre de marque, rédigent des déclarations de prises dont la validité est certifiée ou non par le tribunal de commerce de la Guadeloupe<sup>224</sup>. Ce n'est pas le cas des unités pratiquant une course en dehors de toute réalité juridique, revendant leurs captures (réalisées fréquemment sur des neutres américains) à des receleurs. Ces unités s'apparentent à des pirates ou *picaroons*, terme employé par les Américains et qui a aussi une connotation raciale, les embarcations en dehors de toute règle comptant la plus grande proportion de noirs<sup>225</sup>. En effet, beaucoup d'anciens esclaves se laissent tenter par une aventure qui laisse espérer en cas de succès un changement de condition bien plus radical que le simple passage de l'esclavage au salariat agricole.

---

<sup>219</sup> Myriam ALAMKAN, *Vous irez porter le fer et la flamme. Les corsaires français de la Révolution française et du premier empire dans la Caraïbe*, op. cit., p. 19-23.

<sup>220</sup> SHD-MV, BB4 108 f°74, lettre de Hugues et Lebas au Ministre de la Marine, 21 thermidor an IV (8 août 1796).

<sup>221</sup> SHD-MV, BB4 85 f°94-95, lettre de dénonciation de Victor Hugues par Pélardey, ancien commandant des troupes à la Guadeloupe, 15 fructidor an III (1<sup>er</sup> septembre 1795). Selon ce soldat, Victor Hugues aurait arraché l'épaulette d'un officier de marine lors d'une altercation.

<sup>222</sup> Manuel COVO, *Entrepôt of Revolutions: Saint-Domingue, Commercial Sovereignty, and the French-American Alliance*, op. cit., p. 463.

<sup>223</sup> Seules huit prises peuvent néanmoins être attribuées avec certitude aux corsaires pour l'année 1794. Michel RODIGNEAUX, Hélène SERVANT, « La guerre de course aux Antilles (1793-1810). », *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, n°142, 2005, p. 16.

<sup>224</sup> *Ibid.*, p. 16-17. Pour les auteurs, ce tribunal n'est d'ailleurs pas qu'une simple chambre d'enregistrement, puisque 12% des prises ne sont pas condamnées. (*Ibid.*, p. 18).

<sup>225</sup> Ulane BONNEL, *La France, les États-Unis et la guerre de course (1797-1815)*, op. cit., p. 96.

Ces différences juridiques à l'intérieur de la course recoupent en partie une différence de matériel employé. Si les unités de la République et une partie des corsaires gardent une taille respectable (corvettes voire frégates, bricks), les unités opérant hors de tout cadre et une part croissante des corsaires emploient des navires très légers, tels que les balaous ou même de simples pirogues. De ce fait, la guerre navale telle qu'elle est menée dans les Antilles constitue non seulement une stratégie indirecte (car la destruction de la force organisée de l'adversaire n'est pas le but recherché), mais même une véritable guerre dissymétrique ou guérilla, car les moyens militaires employés ne sont pas les mêmes que ceux des Britanniques ; en particulier, encore une fois, les Républicains ne disposent pas de navires de ligne sur ce théâtre.

Concrètement, l'action des unités concernées s'appuie sur plusieurs qualités : l'anticipation, la vitesse et la discrétion. Tout d'abord, les corsaires s'appuient sur leur fine connaissance des espaces concernés ; l'enseigne de vaisseau Landolphe, notamment, raconte dans ses mémoires comment il tire profit du faible tirant d'eau de son navire pour débarquer à la baie Mahaut en Guadeloupe, sur une anse peu connue<sup>226</sup>. Devant se rendre à Saint-Thomas sur ordre de Victor Hugues à l'été 1795, il raconte ainsi sa démarche : « Je sors de la rade au coucher du soleil, malgré la présence de deux vaisseaux de guerre ennemis, croisant à huit lieues de la terre. Il ne m'inspirait aucune crainte, parce que ayant une pleine connaissance des côtes de la Guadeloupe, je savais où trouver des anses propres à me recevoir, comme dans le plus sûr asile<sup>227</sup>. » Pour échapper à la supériorité de l'adversaire, cet officier a souvent recours à la simple observation de l'ennemi à partir des points culminants de l'île ; avec l'aide d'une lunette, la mâture des navires anglais apparaît à de très grandes distances<sup>228</sup>. Moreau de Jonnés souligne lui que la vue des balaous « n'excitait aucune défiance » à terre, permettant de communiquer facilement avec les îles alentour<sup>229</sup>. Pour ces missions qui s'apparentent à de la contrebande, l'expérience acquise par les marins français en temps de paix comme garde-côtes responsables du respect de l'exclusif s'avère précieuse<sup>230</sup>. Enfin, de nombreux corsaires sont doublés en cuivre afin d'augmenter leur vitesse, comme le relèvent les Britanniques : en effet, leur petite taille ne permet pas d'espérer soutenir un

---

<sup>226</sup> Jean-François LANDOLPHE, *Mémoires du capitaine Landolphe, rédigés sur son manuscrit par J. S. Quesné*, vol. 2, *op. cit.*, p. 212.

<sup>227</sup> *Ibid.*, p. 231.

<sup>228</sup> *Ibid.*, p. 224.

<sup>229</sup> Alexandre MOREAU de JONNÈS, *Aventures de guerre au temps de la République et du Consulat*, *op. cit.*, p. 340.

<sup>230</sup> Edern OLIVIER-JEGAT, « Frégates et chaloupes aux Antilles, la Marine royale à l'épreuve de la contrebande maritime (XVIII<sup>e</sup> siècle) », *Revue d'Histoire maritime*, n°25, 2018, p. 239-254.

combat contre une unité de la *Royal Navy*, y compris les plus petites : leur principale ressource est donc la fuite, et ils en font un usage régulier<sup>231</sup>.

De leur côté, les unités régulières de la marine, insuffisantes en nombre et en force, n'agissent guère différemment des corsaires. Leissègues, commandant les forces navales dans les petites Antilles, reçoit un satisfecit de Redon de Beaupréau concernant sa conduite prudente depuis la reprise de la Guadeloupe, rédigé le 25 octobre 1795<sup>232</sup>. La guerre telle qu'elle est menée aux Antilles entre pleinement dans le schéma d'attaque du commerce que met en œuvre Redon au même moment, et ce dernier recommande de manière quelque peu redondante à Leissègues d'« harceler l'ennemi, d'inquiéter, de détruire son commerce, en un mot d'employer l'adresse et l'activité à défaut de la force<sup>233</sup> ». Le Commissaire lui annonce clairement que dans le cadre de cette stratégie de harcèlement, la Guadeloupe ne doit compter sur aucun renfort naval d'ampleur. La station n'est donc toujours composée en 1795 que du vaisseau rasé *Hercule*, en mauvais état, et des frégates *Concorde*, *Astrée* et *Thétis*<sup>234</sup>. De manière très classique, ces unités sont chargées de réaliser des croisières au vent de la Barbade, qui s'avèrent particulièrement fructueuses « malgré les forces considérables de l'ennemi dans les Antilles<sup>235</sup> ». Ces succès réalisés en infériorité numérique sur le théâtre s'expliquent notamment par les craintes britanniques de l'emploi d'une stratégie directe par la France, qui pousse le commandant de la station britannique des Antilles à concentrer ses forces : « La marine fit ce qu'elle pouvait pour les empêcher de s'infiltrer [les unités légères françaises], mais l'escadre de Caldwell était surtout constituée de vaisseaux de ligne, en prévision d'une expédition française à grande échelle pour reprendre leurs colonies perdues<sup>236</sup>. »

Ces croisières et la course en général, si elles ont un pouvoir de nuisance considérable et permettent la subsistance des possessions françaises, ne peuvent mettre en danger la puissance britannique dans la région. C'est l'abolition de l'esclavage qui est l'arme principale des Républicains. L'annonce de la « loi des Français » est diffusée au moyen d'agents débarqués et rembarqués sur de petites embarcations discrètes, assortie d'armes, de proclamations et de

---

<sup>231</sup> H. J. K. JENKINS, « Guadeloupe, savagery and émancipation: British comment of 1794-1796 », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, vol. 65, n°240, 1978, p. 328.

<sup>232</sup> SHD-MV, BB4 85 f°44, lettre de Redon à Leissègues, 3 brumaire an IV (25 octobre 1795).

<sup>233</sup> *Ibid.*

<sup>234</sup> *Ibid.* Voir *supra* chapitre cinq, 3.

<sup>235</sup> SHD-MV, BB4 85 f°117, lettre du Lieutenant de vaisseau Lacouture, commandant la *Thétis*, au Commissaire de la Marine, 13 messidor an III (3 juillet 1795). La croisière, réalisée avec la *Concorde* et l'*Hercule*, a duré cinquante jours et a résulté en 11 prises et 600 prisonniers.

<sup>236</sup> « The navy did what it could to stop them slipping through, but Caldwell's squadron was top-heavy with battleships in anticipation of a major French expedition to recover their lost colonies. » (Michael DUFFY, *Soldiers, Sugar, and Seapower: the British Expeditions to the West Indies and the War Against Revolutionary France*, *op. cit.*, p. 145).

cocardes, dont la saisie fait partie des objectifs majeurs des navires britanniques<sup>237</sup>. L'action de Victor Hugues et de ses hommes est selon David Geggus directement ou en partie responsable de la formation de neuf mouvements insurrectionnels dans la région caribéenne<sup>238</sup>. En conséquence de ces efforts, Sainte-Lucie est reprise dès le début de l'année 1795 ; mais les Français s'attaquent aussi à la Grenade et à Saint-Vincent<sup>239</sup>. Sur cette dernière île, les Républicains s'allient aux indigènes caraïbes, et tentent de s'emparer des centres urbains de l'île, sans succès, en mars 1795<sup>240</sup>. L'importance des ondes de chocs produites par la campagne anti-esclavagiste de la République se ressent à l'éruption d'insurrections qui n'ont pas été favorisées directement par Victor Hugues. Ainsi, les marrons de la Jamaïque (c'est-à-dire des esclaves ayant fui le système de la plantation) entrent en conflit ouvert avec les établissements britanniques de l'île, en août 1795<sup>241</sup>.

Du fait de leur nature politique, les insurrections d'esclaves touchent aussi des nations neutres ou ayant récemment fait la paix avec la France, comme l'Espagne. En effet, sur le continent sud-américain, et plus précisément dans le massif de Coro près de Caracas, une insurrection d'esclaves se déclenche le 10 mai 1795 ; si elle a des caractéristiques propres, Alejandro Gómez souligne aussi la prégnance de l'influence des corsaires français dans sa genèse<sup>242</sup>. À partir de 1796, cette question de l'équilibre à trouver entre propagande révolutionnaire et apaisement des alliés prend une place particulièrement importante. En effet, Espagnols et Bataves n'ont pas aboli l'esclavage, et les événements de Saint-Domingue en 1793 (auxquels il a été donné une large publicité) constituent un repoussoir qui isole les Français. Sur cette question, Victor Hugues est très clair : l'abolition de l'esclavage est d'abord un outil, qui doit se soumettre à la *realpolitik* des relations internationales ; il redouble donc de propos rassurants auprès des Espagnols et Néerlandais<sup>243</sup>. Les Français eux-mêmes sont évidemment divisés par la politique de propagande pour la liberté des noirs ; le maintien de celle-ci après le 9 thermidor s'articule d'ailleurs mal avec la réaction thermidorienne en cours. En témoigne le cas du lieutenant de vaisseau Alexis Baudouin, officier dont il a déjà été question : arrivé en 1794 en Guadeloupe, il participe activement aux

<sup>237</sup> H. J. K JENKINS, « Guadeloupe, savagery and émancipation: British comment of 1794-1796 », art. cit., p. 328.

<sup>238</sup> David GEGGUS, *Slavery, War, and Revolution: the British Occupation of Saint Domingue, 1793-1798*, Oxford, Clarendon Press, 1982, p. 47.

<sup>239</sup> Anne PÉROTIN-DUMON, « Les Jacobins des Antilles ou l'esprit de liberté dans les Îles-du-Vent », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 2, tome 35, 1988, p. 292.

<sup>240</sup> *Ibid.*

<sup>241</sup> Michael DUFFY, *Soldiers, Sugar, and Seapower: the British Expeditions to the West Indies and the War Against Revolutionary France*, op. cit., p. 149-151.

<sup>242</sup> Alejandro E. GÓMEZ, « Entre résistance, piraterie et républicanisme : Mouvements insurrectionnels d'inspiration révolutionnaire franco-antillaise sur la Côte de Caracas, 1794-1800 », *Travaux et recherches de l'UMLV*, n° 11, 2006, p. 91-120.

<sup>243</sup> Anne PÉROTIN-DUMON, « Révolutionnaires français et royalistes espagnols dans les Antilles », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, n° 282-283, tome 76, 1989, p. 133-134.

campagnes de course d'État en tant que commandant d'un acon, c'est-à-dire une très petite embarcation locale. Capturé par les Britanniques et échangé, son passage en France au tout début 1796 ne se déroule pas pour le mieux, puisqu'il reçoit à Rochefort l'ordre de s'embarquer comme passager pour les Antilles, au lieu de commander une frégate comme cela lui a été promis à Paris. Ainsi qu'il le raconte dans un mémoire rédigé à la troisième personne (très probablement après le coup d'état de fructidor) :

La manière dont le Citoyen Baudouin avait servi la République depuis le commencement de la guerre semblait lui mériter un autre traitement. Il ne se dissimula point qu'il devait celui-ci à ses opinions politiques, qui n'étaient pas celles que professait un de ses chefs au port de Rochefort<sup>244</sup>.

En tant que jacobin avancé, Baudouin subit donc à l'en croire des mauvais traitements de la part des officiers plus à droite, probablement internés durant la période d'action de Baudouin. Cela n'empêche pas ce dernier de retrouver de l'emploi, du fait de sa précieuse expérience de l'espace antillais. Il s'agit là d'un des rares témoignages qui permet le constat, logique, d'une grande disparité d'opinions au sein des officiers de marine du Directoire.

La situation que trouve Baudouin à son arrivée en Guadeloupe au printemps 1796 est modifiée par un facteur majeur : malgré tous ses déboires, l'expédition Abercromby est finalement parvenue pour l'essentiel à bon port à la Barbade, les 14, 15 et 21 avril 1796<sup>245</sup>. Sur l'ensemble de la Caraïbe, les Républicains doivent repasser à la défensive, malgré le rare envoi de renforts significatifs à Saint-Domingue au même moment.

*La marine, cheville ouvrière des bouleversements diplomatiques, politiques et militaires de l'été 1796 aux Antilles*

L'année 1796 est marquée par l'extension du conflit puisque les possessions néerlandaises puis espagnoles deviennent un enjeu majeur des affrontements entre Républicains et Britanniques. Ces derniers se consacrent néanmoins essentiellement à rétablir une situation devenue hors de contrôle du fait des multiples insurrections et révoltes dans leur domaine colonial des Antilles. La première cible majeure d'Abercromby se trouve être Sainte-Lucie, qui est prise d'assaut à partir du 26 avril, jusqu'au 25 mai, par l'imposante force britannique<sup>246</sup>. La résistance française est

---

<sup>244</sup> SHD-MV, BB4 108 f° 109, « Mémoire présenté par le Citoyen Alexis Baudouin, lieutenant de vaisseau, contenant l'état de ses services pendant la guerre actuelle », sans date. La date la plus tardive évoquée par le texte est le 22 floréal an V (11 mai 1797), ce qui était l'idée d'une rédaction après fructidor, au moment où les idées de Baudouin ont à nouveau le vent en poupe.

<sup>245</sup> *Ibid.*, f° 109-110. Michael DUFFY, *Soldiers, Sugar, and Seapower: the British Expeditions to the West Indies and the War Against Revolutionary France*, op. cit., p. 215-216.

<sup>246</sup> *Ibid.*, p. 224-236.



notamment prolongée par le débarquement de provisions au nez et à la barbe de la considérable force navale britannique<sup>247</sup>. La cible suivante des Britanniques se trouve être Saint-Vincent, où l'insurrection des Français et des indigènes caraïbes a pris des proportions considérables. Celle-ci est écrasée sans trop de difficultés durant le moins de juin, au moyen d'une violence très importante dont témoigne le récit (largement romancé) de Moreau de Jonnès, présent sur l'île<sup>248</sup>. Ce succès est néanmoins le dernier d'ampleur que remporte l'expédition dans les petites Antilles. Le résultat est décevant au vu des moyens employés, et de l'objectif de capturer la Guadeloupe elle-même, origine des maux de l'empire britannique dans la région. Cette interruption est liée à la volonté d'Abercromby d'agir sur Saint-Domingue, ainsi qu'à la venue prochaine de la saison des pluies ; mais aussi et surtout à l'attrition considérable subie par les forces britanniques du fait de la situation sanitaire. La fièvre jaune et autres maladies tropicales déciment pas moins de 43 750 hommes de troupe britanniques blancs durant toute la période révolutionnaire, dont une part considérable des marins et des soldats d'Abercromby<sup>249</sup>.

Celui-ci a néanmoins quelques autres gains à faire valoir : en premier lieu les colonies néerlandaises du continent, notamment Demerara, qui se sont livrées sans combattre aux Britanniques dès le mois d'avril<sup>250</sup>. En effet, les colonies néerlandaises constituent un enjeu majeur de la campagne de 1796, et Français et Britanniques se trouvent en compétition pour leur contrôle. Si la République batave est théoriquement alliée des Français, la prégnance du parti orangiste et surtout le repoussoir que constitue l'abolition de l'esclavage explique l'accueil cordial réservé aux Britanniques dans certaines colonies néerlandaises. Les Français ne restent néanmoins pas inactifs de leur côté ; au début de l'été, Hugues et Lebas envoient le commandant Valteau avec la frégate *Pensée* pour informer les gouverneurs de l'île danoise de Saint-Thomas et de l'île suédoise de Saint-Barthélémy (anciennement occupée par les Républicains) de l'alliance entre la France et la République batave<sup>251</sup>. Victor Hugues agit aussi pour que les Républicains, tant bataves que français, conservent le port de Curaçao, à la portée stratégique considérable. En août 1796, Valteau et Baudouin (dont il faut noter là encore l'importance) sont envoyés dans cette île, un des ports les plus importants de la Caraïbe, pour assurer la suprématie du parti républicain local, qui parvient

---

<sup>247</sup> *Ibid.*, p. 229.

<sup>248</sup> Alexandre MOREAU de JONNÈS, *Aventures de guerre au temps de la République et du Consulat*, op. cit., p. 336-370.

<sup>249</sup> Nicholas A. M. RODGER, *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain, 1649-1815*, op. cit., p. 436.

<sup>250</sup> Michael DUFFY, *Soldiers, Sugar, and Seapower: the British Expeditions to the West Indies and the War Against Revolutionary France*, op. cit., p. 221.

<sup>251</sup> SHD-MV, BB4 108 f°77, instructions des agents particuliers du Directoire à Valteau, 13 messidor an IV (1<sup>er</sup> juillet 1796).

finalement à triompher le 13 août 1796<sup>252</sup>. Entre les deux missions, la *Pensée* de Valteau combat la frégate britannique *Aimable* le 22 juillet ; le combat s'achève sans vainqueur, contrairement à la grande majorité des duels de navires légers qui finissent à l'avantage des Britanniques dans cet espace, notamment parce que les Républicains ont pour consigne de fuir tout combat et de s'en prendre exclusivement au commerce ennemi<sup>253</sup>.

Après le succès de Curaçao, la campagne de 1796 n'est pas terminée dans les Îles du vent. En effet, Baudouin reçoit le 31 août l'ordre de se rendre sur la « terre ferme », c'est-à-dire le continent, avant de retourner à Curaçao<sup>254</sup>. À cette date, même si l'annonce de l'alliance entre l'Espagne et la France (signée le 18 août 1796 au pacte de San Ildefonso) n'est pas parvenue dans les Antilles, les liens entre les pays commencent à se resserrer, et c'est justement le rôle attribué à Baudouin que de cultiver ces relations<sup>255</sup>. Celui-ci parvient à la Guaira le 7 septembre 1796, puis rend visite au gouverneur de la capitainerie générale du Venezuela à Caracas<sup>256</sup>. L'échange entre les deux hommes a probablement porté sur la coordination possible entre les deux puissances en cas de guerre avec la Grande-Bretagne ; en effet, la nouvelle de l'alliance, qui parvient dans la Caraïbe peu de temps après, est porteuse d'opportunités mais aussi de dangers. Chacun des points de l'immense empire espagnol dans la région est à présent susceptible d'être attaqué par la *Royal Navy* et de servir de monnaie d'échange dans le cadre d'une négociation de paix.

L'Espagne n'est pas le seul acteur dont les rapports avec la France se modifient durant l'été 1796. Les acteurs français des Antilles reçoivent en effet pendant la campagne la nouvelle des arrêtés du Directoire exécutif des 14 et 28 messidor an IV (2 et 16 juillet 1796), qui décident que les navires américains seront à présent traités par les Français de la manière dont les Britanniques les traitent<sup>257</sup>. Il s'agit donc d'un refus de fait de la règle du *free ships make free goods* en particulier dans le cas des navires de cette nation, un an seulement après l'annonce en grande pompe d'une politique de défense de la « liberté des mers ». Cette décision nouvelle du Directoire s'explique de

---

<sup>252</sup> Anne PÉROTIN-DUMON, « Les Jacobins des Antilles ou l'esprit de liberté dans les Îles-du-Vent » *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, op. cit., p. 295.

<sup>253</sup> SHD-MV, BB4 108 f°68, lettre de Valteau au Ministre de la Marine, 9 thermidor an IV (27 juillet 1796). Les pertes françaises sont de 14 tués et 35 blessés ; plus lourdes que celles subies par les Britanniques, elles sont néanmoins inférieures de moitié au chiffre que donne William James, dont il faut rappeler le peu de fiabilité (Olivier ARANDA, « L'historiographie anglaise de la puissance navale pendant la Révolution française », art. cit., p. 5.)

<sup>254</sup> *Ibid.*, f°87, instructions de Victor Hugues à Baudouin, 14 fructidor an IV (31 août 1796).

<sup>255</sup> Sur l'accord de San Ildefonso, voir Lluís ROURA I AULINAS, « Napoléon, héritier des rapports entre l'Espagne et la France révolutionnaire (1795-1804) », *Annales historiques de la Révolution française*, n°336, 2004/2, p. 9-10.

<sup>256</sup> SHD-MV, BB4 108, f°92, « Rapport de la mission qui m'a été confiée par les Agents particuliers du Directoire exécutif... », 7 frimaire an V (27 novembre 1796).

<sup>257</sup> RADE, tome 2, p. 768. Arrêté du 14 messidor an IV (2 juillet 1796). RADE, tome 3, p. 104-105, arrêté du 28 messidor an IV (16 juillet 1796).

plusieurs manières : d'abord et avant tout, il s'agit d'une réaction à la mise en place du *Jay Treaty*, qui organise la neutralité américaine en permettant le commerce entre les États-Unis et la Grande-Bretagne, sans que cette dernière ne renonce aux droits de police des mers qu'elle s'arroge par les contrôles exercés sur les cargaisons des neutres. Ce traité est vécu comme une véritable trahison en France, et un manquement à la réciprocité pour l'aide apportée durant la guerre d'indépendance américaine<sup>258</sup>. Les marchands américains se voient aussi reprocher d'avoir cherché à maximiser leur profit du fait de la guerre, y compris aux dépens de la France. Mais il existe de nombreux autres motifs plus prosaïques à cette décision, en plus d'une solidarité bafouée entre républiques. Tout d'abord, après deux années difficiles, la récolte de 1796 est excellente, ce qui rend superflus les services des Américains comme neutres pourvoyeurs de denrées, sauf à Saint-Domingue ; ce cas spécifique est d'ailleurs au fondement du caractère tardif de la décision<sup>259</sup>. De plus, l'emploi fréquent par les navires britanniques de faux papiers américains, et la distinction parfois difficile entre les navires des deux nations, notamment sur le théâtre antillais, rend importante la nécessité d'inspecter les navires américains, du point de vue français<sup>260</sup>. Le changement de règle permet ainsi à Hugues et Lebas de donner à Valteau ces instructions le 2 novembre 1796, au moment de reprendre la croisière contre le commerce anglais au vent de la Barbade : « Il sera très scrupuleux sur les américains, il doit se rappeler que celui qu'il visita au vent d'Antigua était un anglais, nous en avons la preuve écrite et plus de vingt prises ont été faites avec doubles papiers<sup>261</sup>. » Un exemple de ce type de manipulation est fourni à l'occasion de l'inspection d'un navire théoriquement américain, le *Sagonas*, effectuée durant le même automne par l'escadre de Richery, alors dans l'Atlantique nord :

Un officier ayant conçu quelques soupçons fit une recherche si exacte qu'il trouva dans un endroit très caché dans l'entrepont, un pavillon anglais dans lequel était contenu, tous les passeports et autres pièces anglaise. [...] cette découverte prouve qu'il est nécessaire de visiter exactement tout bâtiment américain quelquait été sa manœuvre avant d'être arrêté. Mais

<sup>258</sup> Peter P. HILL, « Prologue to the Quasi-War: Stresses in Franco-American Commercial Relations, 1793-96 », art. cit., p. 19. Ulane BONNEL, *La France, les États-Unis et la guerre de course (1797-1815)*, op. cit., p. 53.

<sup>259</sup> Silvia MARZAGALLI, « Le commerce entre la France et les États-Unis, 1793-1815. Le triomphe bordelais », art. cit., p. 157. Le Directoire décide aussi, en partie de ce fait, d'arrêter les neutralisations fictives de navires français ; mais aussi car il veut croire que « si le système des neutralisations a présenté moins d'inconvénients lorsque les forces maritimes de l'État étaient dans l'impossibilité de protéger efficacement le pavillon républicain, les mesures prises pour faire sortir la marine de la langueur où le défaut d'ensemble et de lois organiques l'avait fait tomber seront désormais suffisantes pour garantir le commerce national des insultes de l'ennemi ». Ce diagnostic pêche par excès d'optimisme, la maîtrise de la mer étant britannique, malgré le redéploiement des flottes françaises ; il a surtout des fonctions d'affichage auprès de l'opinion publique (RADE, tome 3, p. 105, arrêté du 28 messidor an IV (16 juillet 1796).

<sup>260</sup> Peter P. HILL, « Prologue to the Quasi-War: Stresses in Franco-American Commercial Relations, 1793-96 », art. cit., p. 14-15.

<sup>261</sup> SHD-MV, BB4 108 f°75-76, « Instructions données par les agens du Directoire exécutif aux isles du Vent au citoyen Valteau », 12 brumaire an V (2 novembre 1796).

il est infiniment essentiel de faire connaître au congrès le plus tôt possible un tel acte contraire au droit des nations<sup>262</sup>.

Prosaïque, la décision du Directoire peut même être qualifiée d'opportuniste car elle est aussi fondée sur le fait que les Américains (désignés explicitement dans l'arrêté du 16 juillet 1796, même si celui-ci est censé concerner tous les neutres) ne disposent pas ou presque de navires de guerre : ils ne peuvent donc a priori s'opposer aux inspections des Français, ni apporter un poids important à une ligue des neutres, à l'inverse du Danemark ou de la Russie. À peine un an après l'approfondissement du discours sur la « liberté des mers », le Directoire exécutif donne à voir à quel point cet argument était fondé sur les circonstances plus que les principes, puisqu'il se présente comme désireux de former une coalition des faibles contre le fort (la Grande-Bretagne) tout en se montrant fort avec les faibles ou supposés tels (les États-Unis<sup>263</sup>). Cette décision est au fondement de l'accélération des frictions entre Français et Américains, notamment dans l'espace antillais, qui a reçu le nom de Quasi-Guerre.

L'espace le plus concerné par cette dégradation des relations entre la France et les États-Unis à partir de l'été 1796 est Saint-Domingue. Sur ce théâtre, la marine française a eu très peu d'influence à partir du départ de la station navale en 1793, dans les circonstances de l'incendie du Cap-Français. Contrairement aux événements de la Guadeloupe, les marins ne sont que très peu impliqués dans le renversement de la tendance militaire sur l'île, avec le reflux progressif des Britanniques et des Espagnols, notamment (mais pas seulement) du fait du ralliement des troupes de Toussaint-Louverture à la République<sup>264</sup>. En 1795, la station reste largement désertée du fait des annulations diverses d'envois dans l'île ; elle ne comprend que quelques corvettes, dont toujours la *Hyaena*. La disette de nouvelles est alors telle que le capitaine Mireur commandant cette corvette et la station décrit ainsi l'arrivée de la corvette *Musette*, capitaine Desagenaux, parvenue à Saint-Domingue au printemps 1795 : « Cet instant a été le plus beau jour de notre vie. Recevant des nouvelles de notre mère et chère patrie, tous nos frères malades ont sorti de l'hôpital, les boiteux ont jeté leurs béquilles et ont marché droit<sup>265</sup>. » Le navire est parvenu à échapper au blocus de la

---

<sup>262</sup> SHD-MV, BB4 106, f° 327, « Extrait du journal et compte rendu au ministre de la marine par le Contre-Amiral Richery, commandant une escadre de la République française partie de Cadix le 18 thermidor l'an 4<sup>ème</sup> chargée d'une expédition sur l'île de Terre-Neuve arrivée en rade de l'île d'Aix le 15 brumaire l'an 5<sup>ème</sup> de la République », entrée du 8 vendémiaire an V (5 août 1796).

<sup>263</sup> Cette supposition d'une faiblesse américaine se révèle rapidement erronée, puisque l'*U.S. Navy* fondée en 1794, dans l'optique de faire respecter la neutralité américaine, est alors en formation ; en particulier, les fameuses frégates américaines qui s'illustrent lors de la guerre de 1812 sont en voie d'achèvement. (Sandra MOATS, *Navigating Neutrality: Early American Governance in the Turbulent Atlantic*, op. cit., p. 298-303.)

<sup>264</sup> Jeremy D. POPKIN, *A Concise History of the Haitian Revolution*, Malden, Wiley-Blackwell, 2012, p. 65-67.

<sup>265</sup> SHD-MV, BB4 85 f° 165, lettre de Mireur à la Convention nationale, 5 prairial an III (25 mai 1795).

ville par la *Royal Navy*, qui comprend à cette date plusieurs vaisseaux de ligne. L'avidité de nouvelles au Cap-Français s'apparente aussi à une angoisse : durant toute la fin de la décennie révolutionnaire, Saint-Domingue vit dans la peur de l'annonce d'un rétablissement de l'esclavage par les autorités françaises<sup>266</sup>. Décidément très porté sur les références bibliques, Muiron insiste aussi en ces termes sur la nécessité de renforts : « Nous attendons les forces que vous devez nous envoyer comme les juifs attendent le messie<sup>267</sup>. » En effet, les besoins de la colonie sont immenses, notamment en poudre et en fusils pour la guerre terrestre. Ce manque de moyens navals et de ressources à terre explique en partie l'absence de prise de possession de la partie espagnole de l'île, signée par le traité de Bâle ; même si c'est avant tout la volonté de ne pas froisser les colons espagnols par une imposition immédiate de l'abolition de l'esclavage qui explique les multiples délais dans la prise de possession<sup>268</sup>.

La campagne de 1796 constitue donc une rupture importante à Saint-Domingue, puisque pour la première fois de toute la guerre, des renforts importants sont consentis pour cette station. L'expédition a un rôle politique important, puisqu'elle embarque les cinq membres de la deuxième commission civile, dont Sonthonax, blanchi des accusations portées contre lui pour sa gestion de la colonie et son rôle dans l'incendie du Cap quelques mois auparavant<sup>269</sup>. Les troupes envoyées sont, elles, sous le commandement de Rochambeau, gouverneur de l'île en 1792 : le choix des cadres de l'expédition constitue donc une validation de la politique menée par la Convention dans le domaine colonial, contre la droite critique de l'abolition, en passe de se structurer au sein du club de Clichy<sup>270</sup>. Mais les envois du printemps pour Saint-Domingue ont aussi un rôle militaire, fréquemment passé sous silence par l'historiographie, qui les présente parfois comme le simple transport de la commission ; ils s'inscrivent en effet dans la stratégie indirecte à dominante coloniale mise en place par Truguet. C'est cette orientation qui explique l'envoi de moyens navals importants, qui avaient été sans cesse refusés jusque-là.

Mais en parallèle de l'envoi de la commission, une expédition est construite à Brest pour Saint-Domingue autour de la frégate *Méduse* (capitaine Thomas, commandant l'expédition<sup>271</sup>). La flottille comprend en plus de celle-ci les flûtes *Achille* et *Normande*, et les navires *Elisabeth Bristom*

---

<sup>266</sup> Voir à ce propos le récit édifiant de l'arrivée au Cap-Français de Desagenaux à la fin du printemps 1795 sur la corvette *Musette*, reproduit entièrement en Annexe n° 11.

<sup>267</sup> *Ibid.*, f° 167.

<sup>268</sup> Yves BENOT, « Comment Santo Domingo n'a pas été occupé par la République française en 1795-1796. », *Annales historiques de la Révolution française*, n° 311, 1998, p. 81-83.

<sup>269</sup> Jeremy D. POPKIN, *A Concise History of the Haitian Revolution*, op. cit., p. 77.

<sup>270</sup> Bernard GAINOT, « Chapitre 5 - L'Empire éclaté (1792-1802) », dans *L'empire colonial français de Richelieu à Napoléon (1630-1810)*, op. cit., p. 151-152.

<sup>271</sup> SHD-MV, BB4 109 f° 08, lettre de Truguet aux agents particuliers du Directoire exécutif à Saint-Domingue, 7 floréal an IV (26 avril 1796).

et *Hélène* ; la corvette *Atalante* est chargée par Villaret d'escorter ces unités jusqu'à la haute mer<sup>272</sup>. Ces unités quittent Brest sans difficulté le 22 mars, mais Thomas note néanmoins son soulagement d'avoir « heureusement doublé le cordon Britannique », signe de sa conscience d'une présence accrue de la *Royal Navy* sur les approches du Finistère<sup>273</sup>. Un deuxième envoi brestois suit le 19 mai, avec la frégate *Vengeance*, la corvette *Berceau*, et les flûtes *Rhinocéros*, *Indien*, et *Lourde*<sup>274</sup>. Cette fois, le commandant de l'expédition, Siméon, doit attendre un vent qui éloigne les dix unités britanniques signalées au large ; mais à nouveau escorté par l'*Atalante*, il parvient lui aussi à traverser l'Atlantique sans difficulté, capturant et brûlant quatre prises au passage<sup>275</sup>.

À l'arrivée de ce second envoi au Cap-Français, le 21 juin, le capitaine Siméon trouve en rade non seulement les navires de la première expédition brestoise, mais aussi et surtout les vaisseaux envoyés depuis Rochefort. En effet, ce qui marque le tournant colonial de la stratégie navale française, c'est l'emploi de ces unités précieuses outre-Atlantique, au détriment de la concentration des forces. L'expédition comprend deux vaisseaux de ligne de 74, le *Fougueux* et le *Wattignies*, envoyés initialement à Rochefort pour une mission de croisière sur les Açores, ainsi que la frégate *Tartu*. Dans l'esprit de Truguet, ces unités étaient aussi censées participer à un raid sur Terre-Neuve, après avoir ravitaillé le Cap<sup>276</sup>. Les questions logistiques et les croisières constituent en effet le cœur de la mission : il ne semble pas que les ordres aient été d'acquérir la maîtrise de la mer à Saint-Domingue, mais d'abord et avant tout de livrer la poudre et les fusils qui sont chargés sur les navires, à l'image de ceux de Brest<sup>277</sup>. Les deux vaisseaux doivent aussi transporter la commission civile menée par Sonthonax, qui est « saluée de cinq cris de vive la République par tous les bâtiments de l'État » sur ordre du commandant naval de la force, Thévenard fils, au moment de son embarquement<sup>278</sup>.

Le départ a lieu le 6 avril, et la division se montre d'entrée d'une grande prudence ; le lougre le *Brillant* est envoyé en reconnaissance pour s'assurer de l'absence de toute force ennemie sur les approches de l'île d'Aix<sup>279</sup>. Dès le deuxième jour de traversée, à quatre heures du soir, le *Fougueux*

<sup>272</sup> SHD-MV, BB4 100 f°31, lettre de Truguet à Villaret, 4 floréal an IV (23 avril 1796). *Ibid.*, f°80, lettre de Villaret-Joyeuse au Ministre de la Marine, 2 germinal an IV (22 mars 1796).

<sup>273</sup> *Ibid.*, f°84, lettre de Thomas à Villaret, 6 germinal an IV (26 mars 1796).

<sup>274</sup> *Ibid.*, f°93, lettre de Villaret au Ministre de la Marine, 29 floréal an IV (18 mai 1796). *Ibid.*, f°94, lettre de Villaret au Ministre de la Marine, 4 prairial an IV (23 mai 1796).

<sup>275</sup> SHD-MV, BB4 109 f°125-126, lettre de Siméon au Ministre de la Marine, 16 messidor an IV (4 juillet 1796).

<sup>276</sup> SHD-MV, BB4 4 106 f°87, lettre de Truguet à Richery, 18 fructidor an IV (4 septembre 1796).

<sup>277</sup> Jeremy D. POPKIN, *A Concise History of the Haitian Revolution*, op. cit., p. 77. Thomas fait retirer les fleurs de lys sur l'équipement embarqué (SHD-MV, BB4 109 f°97, lettre de Truguet au capitaine Thomas, 23 nivôse an IV (13 janvier 1796)).

<sup>278</sup> SHD-MV, BB4 109 f°33, « Journal de la traversée d'Europe au Cap-Français faite par la division sous les ordres du citoyen Thévenard fils Capitaine de vaisseau », sans date.

<sup>279</sup> *Ibid.*, f°34, entrée du 17 au 18 thermidor an IV (6 au 7 avril 1796).

démâte de son petit mât de hune, sans que l'on puisse l'attribuer à une faute de manœuvre ou à la mauvaise qualité des agrès de la période ; Thévenard note à ce propos : « Cette contrariété m'a d'autant plus fait peine que je ne me regardai pas encore comme entièrement au large des parages épineux<sup>280</sup>. » À aucun moment le commandant de la division ne se départit de cette prudence caractéristique des missions de stratégie indirecte, où la rencontre de l'ennemi est crainte à tout instant. Le 9 mai, pour son approche du Cap-Français, la division fait le branle-bas de combat dans l'anticipation de la rencontre d'une force ennemie assignée au blocus du port<sup>281</sup>. Mais seul un vaisseau de ligne britannique est présent (l'*Hannibal*) et la division française peut mouiller devant le Cap, où elle rejoint l'envoi brestois du capitaine Thomas, arrivé la veille sans encombre lui aussi<sup>282</sup>.

Loin d'être une simple opération d'escorte des représentants, les envois pour Saint-Domingue ordonnés par Truguet consistent donc en une opération navale combinant plusieurs divisions et dont il est important de relever le succès. Celle-ci devait même être plus élaborée car Richery et ses vaisseaux étaient eux aussi censés rejoindre la rade du Cap<sup>283</sup>. C'est en effet tout un système d'opérations à l'échelle atlantique qu'ont planifié Truguet et le Directoire, même si le ministre ne peut pas réaliser toutes les combinaisons qu'il entendait mettre en œuvre :

---

<sup>280</sup> *Ibid.*, f° 34-35, entrée du 19 au 20 thermidor an IV (8 au 9 avril 1796).

<sup>281</sup> *Ibid.*, f° 41, entrée du 20 au 21 floréal an IV (9 au 10 mai 1796).

<sup>282</sup> *Ibid.*, f° 42, entrée du 22 au 23 floréal an IV (11 au 12 mai 1796). Les envoyés du Directoire débarquent en grande pompe le 12 mai. Sur la présence britannique, voir Michael W. B. SANDERSON, *English naval strategy and maritime trade in the Caribbean, 1793 – 1802*, *op. cit.*, p. 100-105.

<sup>283</sup> SHD-MV, BB4 106 f° 5-6, « Instructions pour le contre-amiral Richery commandant l'escadre de la République française », pluviôse an IV (janvier-février 1796).

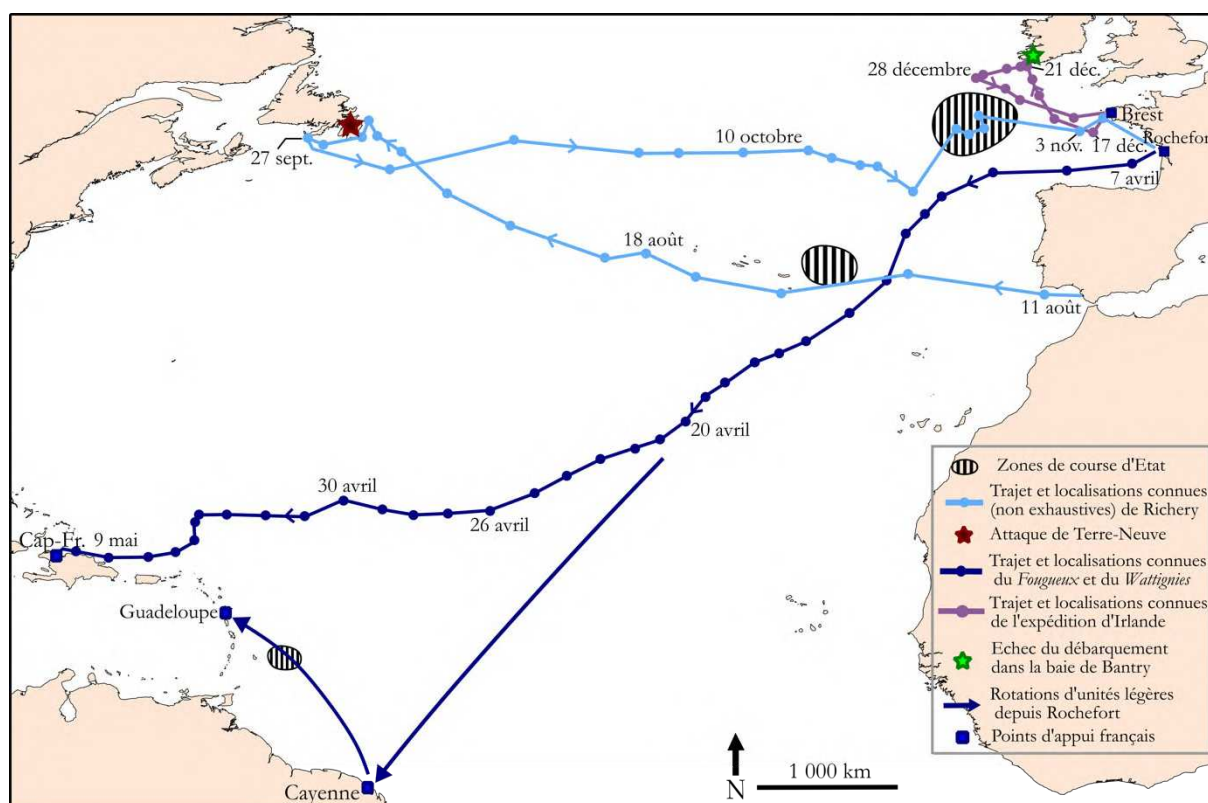


Schéma n°8 : La campagne navale française dans l'Atlantique en 1796<sup>284</sup>

L'absence d'une force britannique significative devant le Cap-Français s'explique par les actions offensives menées par la Grande-Bretagne dans la région des îles Sous-Le-Vent durant le printemps 1796. Celles-ci sont néanmoins mesurées, d'abord parce que les moyens militaires disponibles se limitent pour l'essentiel aux régiments dont Abercromby a estimé pouvoir se passer aux petites Antilles<sup>285</sup>. De plus, un temps précieux pour les Britanniques est perdu dans l'écrasement de la révolte des marrons de la Jamaïque<sup>286</sup>. En conséquence, une force composée de trois des vaisseaux de l'amiral Parker qui forment la station de Saint-Domingue et des régiments disponibles (auxquels se mêlent des éléments locaux) doit se contenter d'agir près de Port-au-Prince, déjà occupée. La force combinée attaque Léogane fin mars, mais les composantes tant terrestres que navales sont repoussées par les fortifications et le feu des batteries républicaines ; ces

<sup>284</sup> SHD-MV, BB4 109 f°33, « Journal de la traversée d'Europe au Cap-Français faite par la division sous les ordres du citoyen Thévenard fils Capitaine de vaisseau », sans date. SHD-MV, BB4 106, f°308, « Extrait du journal et compte rendu au ministre de la marine par le Contre-Amiral Richery, commandant une escadre de la République française partie de Cadix le 18 thermidor l'an 4<sup>ème</sup> chargée d'une expédition sur l'île de Terre-Neuve arrivée en rade de l'île d'Aix le 15 brumaire l'an 5<sup>ème</sup> de la République ». Voir aussi SHD-MV, BB4 108, station de la Guyane.

<sup>285</sup> Michael DUFFY, *Soldiers, Sugar, and Seapower: the British Expeditions to the West Indies and the War Against Revolutionary France*, op. cit., p. 246.

<sup>286</sup> *Ibid.*, p. 243.



dernières endommagent sévèrement deux navires de ligne britanniques durant le combat<sup>287</sup>. En conséquence, lorsque les divisions françaises parviennent au Cap-Français quelques semaines plus tard, les vaisseaux de l'amiral Parker sont pour l'essentiel en réparation à la Jamaïque ou occupés dans le sud de l'île<sup>288</sup>. Ce dernier rassemble immédiatement l'essentiel de ses 11 vaisseaux pour bloquer le Cap-Français, mais se ravise par crainte, encore une fois, d'une possible arrivée de Richery<sup>289</sup>. Celle-ci est justifiée puisque c'était bien le projet initial de Truguet que de surprendre la station navale britannique de Saint-Domingue par l'arrivée combinée de renforts. Reste que les unités françaises demeurent libres de leurs mouvements durant l'été malgré une supériorité maritime britannique considérable dans la zone.

Les Républicains ne sont néanmoins pas plus actifs que leurs adversaires sur le plan naval. Tout d'abord, les deux vaisseaux ont touché en entrant dans la rade du Cap ; et surtout, ils arrivent au milieu d'importantes turbulences politiques<sup>290</sup>. Le coup de force du général mulâtre Villatte contre l'autorité du gouverneur blanc Laveaux, finalement contrebalancé par Toussaint Louverture, a déjà été décrit en détail<sup>291</sup>. Là encore néanmoins, la marine est un outil important dans ces luttes politiques : Villatte est en effet envoyé vers la France à bord de la frégate *Méduse*<sup>292</sup>. Quant aux vaisseaux de la division Thévenard, leur état fait renoncer à toute jonction avec Richery à Terre-Neuve<sup>293</sup>. La commission civile leur ordonne de repartir pour la France le 5 juillet, et le *Fougueux* et le *Wattignies* appareillent le lendemain 6 pour Rochefort<sup>294</sup>. La division comprend de nombreux passagers, et notamment « sept jeunes gens noirs », probablement déplacés de force en France eux aussi<sup>295</sup>. Durant sa traversée, renseigné par des Américains, Thévenard fils tente de localiser un convoi britannique de la Jamaïque, sans succès. Après 33 jours de navigation, il

---

<sup>287</sup> *Ibid.*, p. 246.

<sup>288</sup> Michael W. B. SANDERSON, *English naval strategy and maritime trade in the Caribbean, 1793 – 1802*, *op. cit.*, p. 102-103.

<sup>289</sup> *Ibid.*, p. 104. Michael DUFFY, *Soldiers, Sugar, and Seapower: the British Expeditions to the West Indies and the War Against Revolutionary France*, *op. cit.*, p. 249.

<sup>290</sup> SHD-MV, BB4 109 f°41, « Journal de la traversée d'Europe au Cap-Français faite par la division sous les ordres du citoyen Thévenard fils Capitaine de vaisseau », entrée du 21 au 22 floréal an IV (10 au 11 mai 1796).

<sup>291</sup> Jeremy D. POPKIN, *A Concise History of the Haitian Revolution*, *op. cit.*, p. 77-79. Bernard GAINOT, « Chapitre 5 - L'Empire éclaté (1792-1802) », dans *L'empire colonial français de Richelieu à Napoléon (1630-1810)*, *op. cit.*, p. 148-149.

<sup>292</sup> Jacques Nicolas LÉGER, *Haïti, son histoire et ses détracteurs*, New York, The Neale publishing company, 1907, p. 79.

<sup>293</sup> SHD-MV, BB4 4 106 f°87, lettre de Truguet à Richery, 18 fructidor an IV (4 septembre 1796).

<sup>294</sup> SHD-MV, BB4 109 f°54, « Extrait du journal tenu sur le Wattigny pendant la traversée du Cap français à l'île d'Aix », sans date.

<sup>295</sup> *Ibid.*

parvient donc à Rochefort le 8 août 1796 sans prises significatives, ayant brûlé toutes celles capturées durant la traversée<sup>296</sup>.

En somme, les efforts consentis sur le théâtre antillais en 1796 ont permis de renforcer le lien distendu avec les colonies, et de contester par la présence française la maîtrise de la mer britannique dans la région. Néanmoins les dommages infligés à l'adversaire sont ténus, y compris sur le plan des attaques sur le commerce. De même, dans les eaux européennes, la marine française se trouve en phase de réorganisation et donc sur la défensive. En conséquence, c'est sur la seule escadre prête au combat, celle de Richery, que compte Truguet pour faire ressentir le poids de la guerre à l'ennemi. Son escadre, attendue comme cela a été dit sur presque tous les points du dispositif britannique, frappe un angle mort pour la *Royal Navy* : Terre-Neuve.

### *Les combinaisons stratégico-diplomatiques de Truguet et les réalités politico-opérationnelles de Richery*

Truguet, dans sa correspondance du printemps 1796 avec Richery, décrit les vaisseaux sous les ordres du contre-amiral (il a été promu suite à son succès de l'automne contre le convoi anglais), comme : « [l'] escadre qui compose aujourd'hui presque toute la marine de la République, [...] cette escadre est seule destinée à exécuter de grandes opérations, et [...] de son activité ou de son inertie dépend la gloire ou la honte de la marine française<sup>297</sup>. » La pression qui pèse sur les épaules de Richery est donc considérable, alors que l'escadre qu'il commande se trouve quasiment livrée à elle-même dans le port d'une monarchie étrangère, qui était ennemie de la République seulement quelques mois avant son arrivée en octobre 1795, à savoir Cadix.

Durant les longs mois passés dans ce port avant le nouveau départ de l'escadre à la fin de l'été 1796, toute une série d'incidents vient perturber le séjour des unités françaises, chacun révélateur d'une difficulté politique. Tout d'abord, plusieurs émigrés français servant dans l'armée espagnole en viennent aux mains avec les équipages des navires de la République<sup>298</sup>. À l'inverse, certains Français qui prétendent avoir été enrôlés de force dans l'armée espagnole désertent et trouvent refuge sur les vaisseaux français, ce qui entraîne sans surprise un imbroglio diplomatique avec les autorités espagnoles<sup>299</sup>. Les relations avec les officiels de ce pays sont tendues en général, sans surprise du fait du passif récent entre les deux nations, et de la charge politique très forte que

---

<sup>296</sup> *Ibid.*, f° 55.

<sup>297</sup> SHD-MV, BB4 106 f° 70, lettre de Truguet à Richery du 8 prairial an IV (27 mai 1796).

<sup>298</sup> SHD-MV, BB4 78 f° 202, lettre de Richery aux membres du Comité de salut public, 29 vendémiaire an IV (21 octobre 1795).

<sup>299</sup> *Ibid.*, f° 209, lettre de Richery aux membres du Comité de salut public, 7 frimaire an IV (28 novembre 1795).

représente la présence d'une escadre républicaine dans la zone. Le traitement des prises britanniques faites sur le convoi du levant se passe mal, avec notamment l'exigence par la partie espagnole de droits de douane prohibitifs<sup>300</sup>.

Sur ces entrefaites, une importante mutinerie éclate sur l'escadre, le 11 et 12 février 1796, car les équipages souhaitent recevoir avant un nouveau départ une partie des parts de prises qui leur reviennent. Là encore, il s'agit d'un retour du modèle républicain de la mutinerie, car la violence est absente ; les équipages ont même « crié qu'ils respecteraient leurs chefs, que l'ouvrage ne serait point dérangé, mais qu'ils réclamaient leur dû<sup>301</sup> ». Ce sont donc sur les questions matérielles que se concentrent les revendications ; en conséquence, les réponses de Richery et de Truguet, qui empruntent à une grille de lecture morale et patriotique, sont sans succès dans un premier temps. Le contre-amiral insiste notamment auprès des équipages sur « la joie qu'allait avoir les Anglais, en voyant une division de vaisseaux qui les inquiétaient hors d'état de leur nuire<sup>302</sup> ». Le ministre, quant à lui, emploie le registre du sacrifice collectif qui rappelle l'an II :

N'est-il pas honteux pour des français d'avoir pour motif d'une révolte aussi criminelle un sordide intérêt. C'est à l'époque où tout républicain fait des sacrifices, ou tout français cède une portion de son patrimoine pour sauver la patrie que des marins qui ne doivent ce qu'ils réclament qu'à la générosité de la Nation, osent braver l'autorité, désobéir aux lois<sup>303</sup>.

Ce n'est qu'après que Richery a proposé d'écrire à Paris pour demander un partage immédiat de l'argent des parts de prise, avec l'appui du consul de la République à Cadix, que l'insurrection se calme<sup>304</sup>. L'ébullition reste néanmoins importante, et témoigne de la permanence d'une grammaire sociale du débat public à la façon des clubs, au-delà du cœur de la période révolutionnaire, comme en témoigne Richery :

Plusieurs attroupements se sont encore formés sur le gaillard, les motions les plus incroyables ont été faites. Il y a été question de ne pas permettre au consul descendre à terre, de me mettre moi-même aux arrêts. Cependant les officiers de l'état-major dont la conduite dans cette circonstance mérite des éloges par le zèle et la fermeté qu'ils ont manifesté, se sont mêlé dans les groupes, et ont réussi à les disperser<sup>305</sup>.

Comme durant les mutineries de 1792-1794, les garnisons, au lieu de freiner les mutineries comme cela devrait être leur rôle, en sont un des éléments les plus avancés, ce qui rend impossible le recours à la force<sup>306</sup>.

---

<sup>300</sup> *Ibid.*, f° 217, lettre de Richery au Ministre de la Marine, 17 frimaire an IV (8 décembre 1795).

<sup>301</sup> SHD-MV, BB4 106 f° 134, lettre de Richery au Ministre de la Marine, 23 pluviôse an IV (12 février 1796).

<sup>302</sup> *Ibid.*, f° 135.

<sup>303</sup> *Ibid.*, f° 53, lettre de Truguet à Richery, 10 ventôse an IV (29 février 1796).

<sup>304</sup> *Ibid.*, f° 136, lettre de Richery au Ministre de la Marine, 23 pluviôse an IV (12 février 1796).

<sup>305</sup> *Ibid.*

<sup>306</sup> « S'il avait été possible, citoyen ministre, d'user de force, je n'aurais pas hésité de prendre ce parti, mais les plus effrénés se sont trouvés parmi le détachement, et ne pouvant nullement compter sur la force armée, je n'ai eu d'autre parti à prendre que d'employer la raison et la fermeté pour les ramener à l'ordre. » (*Ibid.*, f° 137).

Alors que cette crise n'est pas encore entièrement résolue, le commandant de l'escadre se trouve confronté à un nouveau et redoutable problème : la conjonction presque complète du serment de haine à la royauté que doivent prêter les équipages avec la visite du roi d'Espagne à Cadix<sup>307</sup>. Les arbitrages de Richery qui s'ensuivent donnent à voir toute la difficulté de la position diplomatique du Directoire, qui cherche à s'insérer dans un concert européen dominé par les monarchies, tout en cultivant quelques éléments d'exception républicaine. Le 13 janvier 1796 en effet, la prestation d'un serment de haine à la royauté par les agents publics a été votée par les assemblées du Directoire<sup>308</sup>. Celui-ci est prêté par l'escadre de Richery le 25 février 1796 ; certains cris et expressions des équipages viennent rappeler une nouvelle fois leur revendication de toucher leurs parts de prise ; mais dans l'ensemble la cérémonie est un succès : « Tous les équipages ont prêté avec enthousiasme le serment ordonné par le Conseil exécutif ; et les cris de vive la République ont été longuement prolongés. Je n'ai pas cru devoir, me trouvant dans ce pays faire une fête publique de cette cérémonie, en tirant du canon et pavoisant<sup>309</sup>. » Le choix de la discrétion par Richery ne tarde pas à se révéler particulièrement pertinent, car seulement quelques jours plus tard, le 2 mars, le roi d'Espagne visite Cadix. Le commandant de l'escadre adopte de nouveau une attitude prudente : il salue le souverain de 21 coups de canon, fait pavoiser ses bâtiments et procède à des illuminations de nuit des navires, sans commenter la contradiction apparente avec son serment de la semaine précédente<sup>310</sup>. La réaction des Français a été particulièrement scrutée, comme le rapporte Richery : « La détermination que j'ai prise m'a paru d'autant plus nécessaire, que j'avais appris que les ennemis de la République cherchaient à indisposer le peuple espagnol contre les Français, en disant que nous ne ferions aucune attention à leur roi<sup>311</sup>. »

Finalement, c'est du côté de la marine espagnole que vient l'incident, car ses unités omettent dans le pavoisement de leurs navires le pavillon français, lors de la cérémonie de réception du roi ; une offense délibérée<sup>312</sup>. Après bien des échanges diplomatiques dans lesquels Godoy se retrouve impliqué, l'escadre française obtient des excuses assorties de la promesse d'arborer les couleurs françaises à la tour de vigie du port de Cadix<sup>313</sup>. Mais il ne s'agit pas là de la dernière situation inconfortable dans laquelle se retrouve Richery ; le jour même où il signale la solution trouvée à la question du pavillon, il note aussi l'arrivée dans la ville du « trop fameux Jean François,

---

<sup>307</sup> Sur les différents serments de la période directoriale, d'abord de haine à la royauté puis à la royauté et à l'anarchie, voir Marc DELEPLACE, « La haine peut-elle être un sentiment républicain ? À propos du serment civique de l'an V », *Annales historiques de la Révolution française*, n° 358, 2009/4, p. 47-70.

<sup>308</sup> *Ibid.*, p. 62-63.

<sup>309</sup> SHD-MV, BB4 106 f° 151, lettre de Richery à Truguet, 10 ventôse an IV (29 février 1796).

<sup>310</sup> *Ibid.*, f° 160, ordre de Richery à l'escadre, 10 ventôse an IV (29 février 1796).

<sup>311</sup> *Ibid.*, f° 159, lettre de Richery à Truguet, 11 ventôse an IV (1<sup>er</sup> mars 1796).

<sup>312</sup> *Ibid.*, f° 161, lettre de Richery à Truguet, 18 ventôse an IV (8 mars 1796).

<sup>313</sup> *Ibid.*, f° 191, lettre de Richery à Truguet, 28 ventôse an IV (18 mars 1796).

général des noirs révoltés de St Domingue et qui a passé au service d'Espagne [qui] vient d'arriver dans cette ville venant de la havane avec une quarantaine d'individus de sa couleur dont trois officiers généraux<sup>314</sup> ». En effet, ces révoltés de 1791 ont ensuite été soldés par l'Espagne pour combattre la France à partir de 1793 ; et à la différence de Toussaint-Louverture, ils ne sont pas passés du côté républicain, tout comme Biassou, autre insurgé « originel ». À la signature de la paix, ils sont donc évacués de l'île à la demande de la partie française<sup>315</sup>.

Malgré ces fréquents rappels de l'état de guerre dans lequel se trouvaient les deux nations seulement quelques mois plus tôt, Richery reçoit l'ordre de coordonner son action avec les Espagnols. Le réseau diplomatique français (dont notamment l'ambassadeur à Madrid, Pérignon) ainsi que Richery lui-même s'emploient, sur l'ordre de Truguet, à organiser une sortie conjointe de l'escadre française et de la flotte espagnole, toujours neutre au printemps 1796, mais qui permettrait de garantir Richery d'une attaque britannique dans les eaux espagnoles<sup>316</sup>. En effet, l'amiral Mann croise devant Cadix avec de six à huit vaisseaux de ligne pour bloquer Richery depuis l'automne 1795<sup>317</sup>. Cette escorte doit lui permettre de mener ensuite à bien ses instructions, rédigées dans le plus pur style de la stratégie indirecte.

Durant l'hiver passé à réparer les vaisseaux, la mission attribuée à l'escadre française a considérablement évolué. Au départ, c'est-à-dire en janvier-février 1796, ce sont les possessions britanniques des Antilles qui constituent la cible principale du plan d'opérations. Reprenant encore une fois la ligne définie par Defermon à l'été 1795 (il s'agit « d'attaquer cet ennemi implacable dans ce qu'il a de plus cher, dans ses richesses »), les instructions de Richery l'enjoignent dans la suite du texte à « ruiner, [...] dévaster à notre tour, ces établissements précieux qui font l'orgueil du gouvernement britannique et dans il ne rougis pas d'acheter l'accroissement de leur prospérité par mille crimes<sup>318</sup> ». Le document de Truguet, approuvé par le Directoire exécutif, ordonne donc de s'en prendre aux îles à sucre britanniques, dans un esprit de vengeance vis-à-vis des dommages subis par la colonie de Saint-Domingue ; mais aussi de lutte contre la traite et l'esclavage, auxquels renvoient en partie les « mille crimes » évoqués par Truguet, abolitionniste convaincu<sup>319</sup>. Cette

---

<sup>314</sup> *Ibid.*, f° 189, lettre de Richery à Truguet, 28 ventôse an IV (18 mars 1796).

<sup>315</sup> Jeremy D. POPKIN, *A Concise History of the Haitian Revolution*, op. cit., p. 77-79.

<sup>316</sup> Voir en particulier SHD-MV, BB4 107 f° 49-50, lettre de Richery à Pérignon, 16 messidor an IV (4 juillet 1796).

<sup>317</sup> William C. BAKER, *Between Coalition and Unilateralism: The British War Machine in the Mediterranean, 1793 – 1796*, op. cit., p. 330.

<sup>318</sup> SHD-MV, BB4 106 f° 5-6, « Instructions pour le contre-amiral Richery commandant l'escadre de la République française », pluviôse an IV (janvier-février 1796).

<sup>319</sup> Le cri de ralliement des marins et soldats doit être « Vendée », autre mise en avant du caractère vengeur de l'expédition contre des Britanniques rendus coupables des déchirements subis en France depuis le début de la Révolution. Cette dimension est aussi présente par la suite dans l'expédition d'Irlande. (*Ibid.*, f° 8.)

dimension est confirmée par la suite des instructions ; il s'agit d'attaquer la Jamaïque en conjonction avec les vaisseaux envoyés de Rochefort, mais non pour s'en emparer : « Il faut enfin que cette colonie si riche et qui a prospéré au milieu de toutes les horreurs qui a suscité chez les nôtres la férocité anglaise, ne soit plus qu'un terrain habité par des negres indépendans, dont la culture sera bornée à celle des aliments nécessaires à leur existence<sup>320</sup>. » Après cette opération, l'escadre combinée doit se diriger vers le nord pour s'en prendre aux établissements ennemis à Terre-Neuve, idéalement en juin, moment où la pêche de la morue bat son plein sur les bancs.

Marquées par la période révolutionnaire dans leur rhétorique et surtout par leur articulation de la dimension militaire de l'opération à l'abolition de l'esclavage, les instructions de Truguet s'inscrivent en revanche, au niveau stratégique, dans la stricte continuité d'opérations menées durant les autres guerres du XVIII<sup>e</sup> siècle. La prise de la Jamaïque est ainsi l'horizon des manœuvres françaises de la guerre d'indépendance américaine dans les Antilles ; en ce qui concerne l'opération sur Terre-Neuve, les instructions de Richery s'inspirent clairement du succès du raid de 1762 par Ternay, qui avait permis la prise de Saint-John, capitale de l'île<sup>321</sup>. En effet, dans un « Mémoire pour servir de développement à l'instruction particulière expédiée au Contre-Amiral Richery », le ministre de la Marine suggère à Richery la même manœuvre de contournement de la ville par l'est, afin d'échapper aux défenses de la place, orientées vers la mer<sup>322</sup>. Mais Truguet ignore que suite justement à l'attaque de 1762, le fort Townshend a été construit pour couvrir cette approche, ce qui obère les chances de succès de l'attaque sur Terre-Neuve<sup>323</sup>.

Celle-ci était néanmoins censée être secondaire par rapport à la combinaison projetée par Truguet sur le théâtre antillais. À la grande colère de ce dernier, cette manœuvre ambitieuse doit finalement être annulée, du fait des délais dans la communication avec Paris, et dans l'armement des vaisseaux de l'escadre<sup>324</sup>. Dans une lettre du 2 juillet, Truguet acte avec pragmatisme

---

<sup>320</sup> *Ibid.*, f°6.

<sup>321</sup> Olaf U. JANZEN, « The French Raid upon the Newfoundland Fishery in 1762: A Study in the Nature and Limits of Eighteenth-Century Sea Power » dans *War and Trade in Eighteenth-Century Newfoundland*, Liverpool, Liverpool University Press, 2013, p. 129-154. Un raid sur Terre-Neuve avait déjà été envisagé en l'an II avec des navires légers (RACSP, *Suppléments*, tome 3, p. 278. Arrêté du Comité de salut public du 28 messidor an II-16 juillet 1794).

<sup>322</sup> SHD-MV, BB4 106 f°25, « Mémoire pour servir de développement à l'instruction particulière expédiée au Contre-Amiral Richery », 28 pluviôse an IV (17 février 1796).

<sup>323</sup> Olaf U. JANZEN, « The French Raid upon the Newfoundland Fishery in 1762: A Study in the Nature and Limits of Eighteenth-Century Sea Power » dans *War and Trade in Eighteenth-Century Newfoundland*, *op. cit.*, p. 134.

<sup>324</sup> Truguet interprète les délais de l'expédition comme une trahison personnelle : « S'il est un terme à la confiance des hommes, c'est celui où bercé d'espérances, ils s'aperçoivent que toutes celles qu'on leur a donné s'évanouissent et ne présentent aucune réalité. Ce terme est toujours l'époque où commencent leurs soupçons et naissent toutes leurs défiances. Telle est la position où vous m'avez placé ; [...] et que j'aurais depuis longtemps évitée, en prévoyant plus habilement vos délais, vos lenteurs, volontaires ou involontaires. » (SHD-MV, BB4 106 f°70, lettre de Truguet à Richery, 8 prairial an IV-27 mai 1796).

l'impossibilité d'une campagne de Richery sur les Antilles, au vu de l'avancée de la saison, et réduit sa mission au raid sur Terre-Neuve<sup>325</sup>. La poursuite du projet de sortie lui tient néanmoins à cœur, notamment afin de « s'assurer de la bonne foi des Espagnols » dans leur proposition d'escorte<sup>326</sup>. En cas de double jeu de ces derniers, l'escadre devra combattre l'amiral Mann, et cette circonstance est envisagée par Truguet avec l'ambiguïté intrinsèque à la stratégie indirecte qu'il met en œuvre. Dans sa lettre du 27 mai 1796, le Ministre déconseille l'affrontement en des termes très forts : « Vous éviterez par tous les moyens possibles toute cannonade insignifiante et vous ne vous occuperez que du but de votre mission bien plus important et bien plus décisif<sup>327</sup>. » Mais dans ses instructions du 4 juillet 1796, il en revient à l'injonction contradictoire fréquente dans le cadre de la stratégie indirecte, repérable déjà à l'automne 1795, à savoir éviter la bataille mais la remporter si elle a lieu : « Si vous vous aperceviez que vous ne pouvez échapper à sa poursuite ou à son attaque, vous vous déterminerez à lui livrer un combat décisif. Vous attaquerez avec la valeur et l'audace que l'on sait attendre des républicains<sup>328</sup>. »

Finalement, Richery n'a pas à tenter d'appliquer cette consigne ambiguë ; car la flotte de l'amiral Lángara avec vingt vaisseaux et de nombreux bâtiments légers accompagne Richery et ses sept navires de ligne au-delà de l'escadre de Mann, lors de son départ le 5 août 1796<sup>329</sup>. Les Espagnols refusent néanmoins de se coordonner au-delà du cap Saint-Vincent, faisant route vers le sud avant de revenir au port alors que Richery ne tarde pas à mettre le cap au nord, vers Terre-Neuve<sup>330</sup>. Malgré l'entente encore très relative entre les deux nations à l'échelle des marins, l'événement de l'escorte espagnole retentit dans toute l'Europe, où elle est analysée à juste titre comme l'annonce de l'alliance prochaine entre la France et l'Espagne. Wolfe Tone, à l'entrée du 30 août de son journal, ajoute à cette analyse l'espoir d'une concentration des flottes, bien loin de la stratégie indirecte que met en œuvre Truguet à cette époque :

Je vois dans les journaux, et j'espère que c'est vrai, que l'amiral français Richery est parti de Cadix en compagnie d'une puissante escadre espagnole. Si c'est le cas, cela entraînera

<sup>325</sup> SHD-MV, BB4 106, f°77, lettre de Truguet à Richery, 14 messidor an IV (2 juillet 1796).

<sup>326</sup> *Ibid.*

<sup>327</sup> *Ibid.*, f°74, lettre de Truguet à Richery, 8 prairial an IV (27 mai 1796).

<sup>328</sup> *Ibid.*, f°83, lettre de Truguet à Richery, 16 messidor an IV (4 juillet 1796). À la différence de la période précédente, il n'est plus question dans ces instructions tactiques d'armes nouvelles, mais d'un emploi ambitieux de l'artillerie : « Vous ne vous bornerez pas à une simple cannonade insignifiante et éloignée ; il ne s'agit plus ici d'échanger des bordées infructueuses ; vous les approcherez à portée de pistolet, et profitant habilement de cette première impétuosité si terrible de la part de nos marins français, vous les vaincrez par votre artillerie bien serrée et à bout portant. » (*Ibid.*)

<sup>329</sup> SHD-MV, BB4 106, f°308, « Extrait du journal et compte rendu au ministre de la marine par le Contre-Amiral Richery, commandant une escadre de la République française partie de Cadix le 18 thermidor l'an 4<sup>ème</sup> chargée d'une expédition sur l'île de Terre-Neuve arrivée en rade de l'île d'Aix le 15 brumaire l'an 5<sup>ème</sup> de la République », entrée du 18 thermidor an IV (5 août 1796).

<sup>330</sup> *Ibid.* Voir schéma n°8.

probablement une crise entre l'Angleterre et l'Espagne. S'ils prennent au passage l'escadre de Brest et la flotte hollandaise qui se trouve actuellement dans le Texel, je pense qu'ils surpasseront tout ce que John Bull pourra interposer contre eux<sup>331</sup>.

À la date où écrit Tone, à bonne distance des eaux européennes, Richery approche de Terre-Neuve, ce qui se traduit par une multiplication des prises de morutiers britanniques (cinq ce jour-là<sup>332</sup>). Deux jours plus tard, l'escadre parvient en vue de la terre, mais du fait des difficultés à s'assurer un mouillage, elle perd encore trois journées avant de faire débarquer les garnisons des navires et quelques matelots armés à Bay-Bulls (orthographié Bull-bay par les Français<sup>333</sup>.) La population s'étant enfuie, les troupes débarquées se contentent d'incendier la localité et les navires de pêche locaux, et s'emparent du bétail. Par la suite, un conseil de guerre tenu par Richery décide de ne pas tenter l'attaque sur Saint-John par ses arrières, du fait de l'inexpérience des troupes et de leur faible nombre, mais aussi de la présence d'un « petit fort de sept canons de trente-deux, sur le haut d'une petite montagne » ; il s'agit là du fort Townshend qui a déjà été évoqué<sup>334</sup>. De plus, un coup de vent essuyé devant la baie dans les jours qui suivent compromet les capacités de l'escadre car celui-ci rompt plusieurs câbles d'ancre et l'escadre n'en dispose donc plus que de très peu<sup>335</sup>. En conséquence, après avoir fêté le jour anniversaire de la République le 1<sup>er</sup> vendémiaire an V (22 septembre 1796), l'escadre de Richery se contente de se rendre à Saint-Pierre et Miquelon, occupées par les Britanniques, et d'y détruire les installations de pêche<sup>336</sup>.

Cet épisode conclut l'essentiel des opérations de l'escadre, puisqu'à partir du 27 septembre, les vaisseaux de Richery entament leur trajet de retour vers l'Europe<sup>337</sup>. S'il s'agit d'un réel succès, avec au bilan 62 prises dont 49 morutiers en plus des dégâts réalisés à terre, l'expédition est néanmoins bien moins efficace que celle de Ternay en 1762, qui avait réussi à tenir la capitale Saint-

---

<sup>331</sup> « *I see in the papers, and hope it is true, that the French Admiral Richery has sailed from Cadiz, in company with a powerful Spanish squadron. If that be so, it will probably bring matters to a crisis between England and Spain. If they pick up the Brest scadron, and the Dutch fleet, now lying in the Texel, I think they must be an over-match for anything John Bull can produce against them.* » (William T. W. TONE, *Memoirs of Theobald Wolfe Tone*, Vol. 2, *op. cit.*, p. 50).

<sup>332</sup> SHD-MV, BB4 106, f°308, « Extrait du journal et compte rendu au ministre de la marine par le Contre-Amiral Richery... », entrée du 13 thermidor an IV (5 août 1796). Voir schéma n°8.

<sup>333</sup> *Ibid.*, f°295-297, « Procès-verbal qui constate la Prise et la Destruction de la baie de Bull par l'escadre de la République Française aux ordres du contre-amiral Richery », 18 fructidor an IV (4 septembre 1796).

<sup>334</sup> *Ibid.*, f°316, « Extrait du journal et compte rendu au ministre de la marine par le Contre-Amiral Richery... », entrée du 19 fructidor an IV (5 septembre 1796).

<sup>335</sup> *Ibid.*, f°321, entrée du 28 fructidor an IV (14 septembre 1796).

<sup>336</sup> « Au lever du soleil mis le pavillon national et fait trois salves de mousqueterie pour célébrer l'anniversaire de la fondation de la République » (*Ibid.*, f°323, entrée du 1<sup>er</sup> vendémiaire an V (22 septembre 1796). *Ibid.*, f°324-325, entrée du 2 vendémiaire an V (23 septembre 1796).

<sup>337</sup> Voir schéma n°8.



John pendant plusieurs mois, nécessitant une expédition britannique pour l'en chasser<sup>338</sup>. Le projet incarne en tout cas la stratégie indirecte chimiquement pure (aucun navire de guerre ennemi n'est combattu durant toute l'opération), ce qui suscite l'intérêt et la répulsion en fonction des commentateurs. Ainsi Bonaparte le 25 décembre 1799 demande qu'on lui « communique demain les instructions données en l'an IV à l'amiral Richery pour son expédition », signe que l'opération a marqué les sphères dirigeantes de la République et est susceptible de servir de source d'inspiration<sup>339</sup>. Du côté britannique, la presse se déchaîne contre Richery, ramené au rôle de simple pillard voire de pirate, à l'opposé d'une *Royal Navy* qui recherche la noblesse du combat<sup>340</sup>. Mais Truguet et le Directoire, au vu du rapport de force que même les alliances espagnoles et néerlandaises ne parviennent pas à contrebalancer (comme cela est détaillé *infra*), n'ont pas l'intention de s'écarter de la stratégie indirecte et du refus de la bataille. Depuis le printemps 1796, un changement d'orientation à l'intérieur de cette stratégie est néanmoins perceptible, avec un intérêt croissant pour un projet de débarquement, notamment en Irlande.

---

<sup>338</sup> SHD-MV, BB4 106 f° 258, « Liste nominative des prises et prisonniers faits par l'escadre de la République française aux ordres du contre-amiral Richery depuis l'époque de son départ de Cadix le 18 thermidor jusqu'à son arrivée », 16 brumaire an V (6 novembre 1796).

<sup>339</sup> Thierry LENTZ (éd.), *Correspondance générale de Napoléon Bonaparte, Tome II, La campagne d'Égypte et l'avènement, 1798-1799*, Paris, Fayard/Fondation Napoléon, 2005, p. 1115. Lettre de Bonaparte à Forfait, Ministre de la Marine, 4 nivôse an VIII (25 décembre 1799).

<sup>340</sup> Roger KNIGHT, *Convoys: The British Struggle Against Napoleonic Europe and America*, New Haven, Yale University Press, 2022, p. 22.

## L'expédition d'Irlande et la subordination de la Marine

La tentative de débarquement d'une armée sous la direction de Hoche dans l'ouest de l'Irlande durant l'hiver 1796-1797 fait partie des rares actions de la marine républicaine qui surnagent dans les synthèses et manuels concernant la Révolution française. Généralement, l'échec de l'expédition est renvoyé exclusivement aux difficultés météorologiques, elles-mêmes parfois liées à une forme de fatalité pesant sur toutes les actions entreprises par la marine républicaine<sup>1</sup>. La brève irruption de ces réalités maritimes et irlandaises dans les histoires de la Révolution française ne permet généralement pas de les replacer efficacement dans le temps long politique et stratégique.

En réalité l'expédition, loin d'être le résultat d'un *Deus Ex Machina* orchestré par Wolfe Tone, procède de liens anciens entre l'Irlande et la France, analysés en détail par Matthieu Ferradou<sup>2</sup>. Dans le domaine naval, de même, le projet de débarquement consiste en une nouvelle déclinaison de la stratégie indirecte, pour laquelle le Directoire exécutif ambitionne d'user des espaces maritimes pour déplacer des forces terrestres, sans avoir acquis la maîtrise de la mer, et en ayant pleinement conscience de son infériorité sur ce théâtre. Cette prégnance de la stratégie indirecte est fondamentale, car une ombre plane durant de longs mois sur l'idée d'un débarquement en Irlande : le projet concurrent d'une expédition importante vers l'océan Indien, autre déclinaison de la même philosophie stratégique dans le domaine naval. L'abandon final de ce projet colonial au profit exclusif de l'option irlandaise, sous le poids de l'armée en général et de Hoche en particulier, acte une subordination de la Marine aux généraux dont il n'est pas excessif de dire qu'elle constitue une étape dans la dissolution de la République. À l'image de Bonaparte en Italie dans le domaine diplomatique, Hoche obtient dans la coordination des forces armées des

---

<sup>1</sup> Une lecture religieuse de l'échec de l'expédition est même fréquente, attribuant à l'impiété des Français l'échec final, du fait de la coïncidence des tempêtes et de la date de Noël 1796. (Gearóid Ó CRUALAOICH, « Les Français sont au large » dans John A. MURPHY, *Les Français sont dans la baie : L'expédition en baie de Bantry, 1796*, Caen, PUC, 2004, p. 140.)

<sup>2</sup> Mathieu FERRADOU, « L'insurrection n'aura pas eu lieu : le projet d'une République atlantique, l'Irlande et les French Wars », *Annales historiques de la Révolution française*, n°397, 2019/3, p. 127-149. Mathieu FERRADOU, « De William Jackson à Theobald Wolfe Tone : un lobby irlandais entre le Comité de Salut public et le Directoire ? », *La Révolution française* [En ligne], n°23, 2022, mis en ligne le 29 juin 2022, consulté le 12 juin 2023. URL : <http://journals.openedition.org/janus.bis-sorbonne.fr/lrf/6859>

pouvoirs excédant largement ceux dont il est censé disposer en tant que simple officier général dans le cadre d'une République.

## 1. Entre Inde et Irlande, rêves et réalités de la stratégie navale du Directoire

À l'image de nombreux autres événements militaires de la période révolutionnaire, la notoriété de l'expédition d'Irlande a plus obscurci qu'éclairé sa compréhension. Notamment, il est fait très peu de cas dans l'historiographie du dur conflit qui oppose Villaret-Joyeuse, partisan d'une expédition aux Indes orientales, à Hoche, chargé par le Directoire exécutif de l'expédition d'Irlande. Ce conflit recoupe deux autres oppositions : entre la marine et l'armée (opposition traditionnelle mais portée très loin lors de la genèse de l'expédition), et aussi entre une sensibilité de gauche, plutôt tournée vers l'Europe et sa républicanisation (non sans défendre d'abord et avant tout les intérêts français), et la droite directoriale clichyenne, attachée à un renouveau colonial, à Saint-Domingue mais aussi dans l'océan Indien<sup>3</sup>. Les tensions tiennent aussi à la situation stratégique et diplomatique ambiguë de la République à la fin de l'été, qui se prête à des diagnostics contradictoires. Il convient donc de reprendre à nouveaux frais l'ensemble de la genèse de l'expédition d'Irlande pour comprendre ce qui se joue à Brest et Paris durant toute la deuxième moitié de l'année 1796.

### *Le rapport de force naval aux échelles globales et locales au moment des prémisses de l'expédition d'Irlande*

Truguet durant l'été 1796 se consacre essentiellement à la réussite de ses ambitieux projets coloniaux dans l'Atlantique et à Saint-Domingue en particulier. Néanmoins le ministre comme le Directoire exécutif suivent de près les événements sur le théâtre européen. En Méditerranée, l'événement majeur est évidemment l'alliance de la France républicaine avec l'Espagne, officialisée par le pacte de San Ildefonso : en octobre 1796, 26 vaisseaux de ligne de l'amiral Lángara parviennent à Toulon<sup>4</sup>. À un peu plus d'un an de distance, la stratégie agressive suivie par la France

---

<sup>3</sup> Villaret-Joyeuse ne donne vraiment à voir son adhésion pleine et entière au groupe des Clichyens que l'année suivante, en tant que député du Morbihan. (Kôbô SEIGAN, « Le colonialisme des républicains sous le Directoire – Le cas d'Eschassériaux », *La Révolution française* [En ligne], n°19, 2021, mis en ligne le 01 février 2021, consulté le 12 juin 2023. URL : <http://journals.openedition.org/lrf/4572> Néanmoins, plusieurs indices indiquent son positionnement politique dès 1796.

<sup>4</sup> Lluís ROURA I AULINAS, « Napoléon, héritier des rapports entre l'Espagne et la France révolutionnaire (1795-1804) », art. cit., p. 9-10. Alfred T. MAHAN, *The Influence of sea power upon the French Revolution and Empire: 1793-1812, volume 1, op. cit.* p. 214-216.

en Méditerranée aurait pu être efficace à cette date, puisque la supériorité numérique des escadres françaises et espagnoles sur la flotte de Jervis, qui s'attarde en Méditerranée, est alors considérable. Néanmoins, la défection des états italiens encore présents dans la coalition (Naples et la Sardaigne), qui demandent la paix à la France du fait de la campagne d'Italie de Bonaparte, prive Jervis de raisons stratégiques de maintenir sa flotte en Méditerranée<sup>5</sup>. En conséquence, et alors que la position de la *Royal Navy* sur ce théâtre devient particulièrement précaire, son armée navale doit finalement évacuer la garnison britannique de la Corse, et se diriger vers Gibraltar. La flotte britannique de la Méditerranée se repositionne même en décembre 1796 devant Lisbonne, à proximité des arsenaux espagnols<sup>6</sup>. Si les vaisseaux de Jervis font face depuis l'été à des forces considérables, ce dernier est aussi à présent débarrassé des servitudes terrestres de la guerre et peut mener des opérations exclusivement navales, lesquelles ont la préférence des amiraux britanniques<sup>7</sup>.

La bascule diplomatique de l'Espagne inaugure un rapport de force naval qui se poursuit jusqu'à la fin des guerres révolutionnaires et après : l'alliance des républiques française et batave et de l'Espagne contre la Grande-Bretagne et ses alliés ponctuels, notamment la Russie. Malgré ce retournement, il faut insister ici sur le fait que les Britanniques disposent toujours en 1796 d'une confortable marge de supériorité, que l'on raisonne par addition des flottes totales ou seulement des navires de ligne réellement employés. En France, malgré une première remontée des effectifs liée à l'absence de pertes de vaisseaux durant la campagne de 1796 (pour la première fois depuis le début de la guerre), la ligne de bataille française plafonne à 45 navires de ligne à l'automne 1796.

---

<sup>5</sup> William C. BAKER, *Between Coalition and Unilateralism: The British War Machine in the Mediterranean, 1793 – 1796*, op. cit., p. 343.

<sup>6</sup> Nicholas A.M. RODGER, *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain, 1649-1815*, op. cit., p. 436.

<sup>7</sup> William C. BAKER, *Between Coalition and Unilateralism: The British War Machine in the Mediterranean, 1793 – 1796*, op. cit., p. 343.

|                 | République française | République batave | Espagne          | Total | Grande-Bretagne   | Russie          | Total |
|-----------------|----------------------|-------------------|------------------|-------|-------------------|-----------------|-------|
| Vaisseaux       | 45 <sup>8</sup>      | 28                | 60 <sup>9</sup>  | 133   | 123               | 50              | 173   |
| Vaisseaux armés | 40                   | 16 <sup>10</sup>  | 26 <sup>11</sup> | 82    | 108 <sup>12</sup> | 3 <sup>13</sup> | 111   |

**Table n°17 : Vaisseaux de ligne disponibles et armés au sein des principales nations belligérantes à l'automne 1796<sup>14</sup>.**

Il n'est donc pas possible d'avancer une égalité de force navale entre la Grande-Bretagne et ses alliés et le camp républicain (voire une supériorité de ce dernier), comme il est fréquemment suggéré dans les ouvrages en langue anglaise<sup>15</sup>. Et cela sans même rentrer dans les difficultés à trouver des équipages ou du financement pour les marines espagnole et batave ; ou à la difficulté inhérente aux opérations interalliées de force équivalente, dans un contexte politique tendu qui plus est. Celui-ci s'est d'ailleurs révélé à l'occasion de la tentative de reprise du Cap de Bonne-Espérance à l'été 1796 par la République batave : une escadre de trois vaisseaux de ligne de cette nation se rend sans combattre à une force britannique plus importante en baie de Saldanha, au début août 1796<sup>16</sup>. À l'instar de certaines fraternisations dans les Antilles, les sympathies orangistes de nombre d'officiers et d'officiers marinières néerlandais ont favorisé la reddition de l'expédition<sup>17</sup>. Le rapport de force naval est donc défavorable à la marine républicaine : un élément fondamental pour la compréhension de l'expédition d'Irlande, car les officiers de l'armée de terre, Hoche mais

<sup>8</sup> Voir Annexe n°1.7.

<sup>9</sup> Pablo ORTEGA-DEL-CERRO, « “Defender los puertos o puertas en aquellas Indias”: despliegue y operatividad de la Real Armada en América durante la guerra 1796-1802 », *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 79, n°2, 2022, p. 679. Le chiffre théorique est de 76 vaisseaux disponibles, mais le ministre espagnol indique clairement que seuls soixante peuvent véritablement être employés.

<sup>10</sup> Johannes C. DE JONGE, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen*, vol. 5, Haarlem, A. C. Kruseman, 1862, p. 690.

<sup>11</sup> Alfred T. MAHAN, *The Influence of sea power upon the French Revolution and Empire: 1793-1812*, volume 1, op. cit. p. 214-216.

<sup>12</sup> Robert W. DALY, « Operations of the Russian Navy During the French Revolution and Empire, 1795-1801 », *United States Naval Institute Proceedings*, vol. 73, n°551, 1947, p. 555-561.

<sup>13</sup> *Ibid.*

<sup>14</sup> Sauf mention contraire, les chiffres proviennent de Jan GLETE, *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500 - 1860*, volume II, op. cit., p. 522-675.

<sup>15</sup> Richard HARDING, *Seapower and Naval Warfare, 1650-1830*, op. cit. p. 270.

<sup>16</sup> Nicholas A.M. RODGER, *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain, 1649-1815*, op. cit., p. 436.

<sup>17</sup> Johannes C. DE JONGE, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen*, vol. 5, op. cit., p. 250-258.

aussi Wolfe Tone, se refusent régulièrement à accepter les réalités maritimes telles qu'elles leur sont présentées par les officiers de marine.

À l'échelle locale des ports de départ de l'expédition, la situation se tend aussi pour la marine française durant l'été 1796, malgré l'absence d'affrontements majeurs. Dans un premier temps, le peu d'opérations est mis à profit à Brest et à Paris. Ainsi, Kerguelen consacre probablement une bonne partie de l'été à rédiger son ouvrage sur la guerre d'indépendance américaine et l'affrontement révolutionnaire du moment, publié en 1797. Dans celui-ci, il demande à ce que la pause opérationnelle en cours soit utilisée pour que Truguet lui confie une mission de recrutement en Bretagne :

Je lui ai écrit deux fois depuis mon séjour à Paris, pour lui proposer de faire une tournée sur les côtes, pour faire rentrer au service huit à dix mille marins qui ont déserté, ou qui, ayant eu des congés, ne veulent plus rejoindre. Aimé de tous les marins, et parlant très bien la langue en usage sur les côtes de l'Ouest [le breton], je me flattais de ramener des hommes précieux que la malveillance a égarés<sup>18</sup>.

Cette proposition, à laquelle le ministre ne donne pas de suite, vient à propos rappeler l'importance de ces réalités linguistiques dans la vie de la marine française de la Révolution. Si les matelots manquent, le matériel n'est pas non plus prêt au combat. L'arsenal de Brest s'emploie durant tout le printemps et l'été 1796 à radoub la flotte, dont certains vaisseaux qui n'ont plus été présents sur la Penfeld depuis juin 1795. Il ne s'agit néanmoins pas d'apathie ; la recherche d'un retour à l'efficacité opérationnelle de la flotte constitue la priorité de Villaret, qui refuse notamment le radoub de son navire amiral, l'*Océan*, car il s'avère propre à combattre malgré quelques avaries<sup>19</sup>. Ces travaux sont facilités par le cabotage côtier qui circule dans un premier temps sans difficulté. Néanmoins, les autorités militaires françaises se contentent à propos du cabotage d'institutionnaliser des pis-aller comme l'usage de plus en plus fréquent de chasse-marées au très faible tirant d'eau (et donc inatteignables à proximité de la côte par les corvettes et frégates ennemies), sans prendre conscience que cette dynamique participe d'un recul toujours plus prononcé de l'espace maritime empruntable par le commerce français<sup>20</sup>.

À Paris, le Directoire exécutif tire du simple retour à la normale de la navigation vis-à-vis de la situation très dégradée de l'hiver 1795 un véritable *satisfecit*. Dans un message au pouvoir

---

<sup>18</sup> Yves-Joseph de KERGUELEN de TRÉMAREC, *Relation des combats et des événements de la guerre maritime de 1778...*, op. cit., p. 388.

<sup>19</sup> SHD-MV, BB4 100 f°75, lettre de Villaret au Ministre de la Marine, 25 ventôse an IV (15 mars 1796).

<sup>20</sup> « Le succès qu'a déjà obtenu la navigation de ces embarcations, ne permet plus de douter de leur utilité. » (SHD-MV, BB1 12 f°239, rapport des bureaux de la Marine, 17 prairial an IV-5 juin 1796). Les bureaux font surtout ce diagnostic, erroné, durant l'été : « Ils [les chasse-marées] ont peut-être surpassé tout ce que l'on pouvait attendre et il paraît démontré aujourd'hui que la supériorité des anglais ne sera jamais un obstacle à la circulation de ces nouveaux transports. » (*Ibid.*, f°251, rapport des bureaux de la Marine, 17 thermidor an IV-4 août 1796).

législatif du 27 juin 1796, les Directeurs soulignent les renforts amenés aux colonies, les armements en cours et les efforts pour la protection des côtes<sup>21</sup>. Le lendemain, au conseil des Anciens, Perrée répète la position du gouvernement :

La circulation a été rétablie par le cabotage, des divisions nombreuses ont porté des secours à nos colonies des deux Indes, d'autres divisions sont sorties de nos ports, l'activité renaît dans nos arsenaux. Nous avons perdu quelques frégates : mais le commerce anglais a beaucoup souffert ; des prises nombreuses et riches sont tombées en notre pouvoir. La liberté de la course, la sagesse des lois à cet égard, l'activité de la marine, ont produit ces avantages ; tout présage donc une amélioration prochaine<sup>22</sup>.

En somme, la stratégie indirecte porte ses fruits, à en croire certains parlementaires<sup>23</sup>. Néanmoins, si ce message du Directoire exécutif et cette prise de parole de Perrée ont été nécessaires, c'est que plusieurs sujets continuent de préoccuper les autorités politiques. Perrée souhaite que les finances de la marine soient assainies ; quant au Directoire, il demande à ce que la limite pour la reformation du corps des officiers de marine (dissous par les lois du 2 et 3 brumaire an IV) soit repoussée au 1<sup>er</sup> vendémiaire an V, c'est-à-dire au 22 septembre 1796. Les choix d'officiers continuent en effet de faire l'objet d'âpres débats, y compris au sein même du Directoire exécutif. Ainsi Barras relève la colère de Reubell exprimée contre Truguet dans la séance du 6 septembre 1796, où le directeur souligne que les officiers Inferney et Saint-Julien (présents à Toulon en 1793 du côté républicain) ne sont pas encore compris dans la marine, malgré la demande du Directoire en ce sens<sup>24</sup>.

Ces tensions politiques sont spécifiques à la période du Directoire, car les forces politiques aux extrémités du spectre politique (royalistes, néo-jacobins) soulignent le danger posé par leur vis-à-vis idéologique. Ainsi à Brest, à l'inverse de Reubell voyant la main des royalistes dans la composition du corps des officiers malgré le caractère républicain du ministre Truguet, Villaret craint, lui, l'influence de la gauche dans le port. Ainsi, il réagit en ces termes à l'annonce d'une insurrection de la garnison sur le vaisseau rasé *Scaevola*, le 16 juin 1796 : « Heureusement que les mesures de rigueur que je pris arrêtaient ce mouvement dans son principe et sauvèrent encore une fois l'armée navale des principes de Babeuf que ses sectateurs tentent d'y introduire<sup>25</sup>. » À cette aune, il est possible de mesurer l'importance de la conjuration des Égaux (de nature proto-communiste et dont Babeuf est une des figures marquantes), déjouée à Paris en mai 1796<sup>26</sup>. Celle-

---

<sup>21</sup> AN, AD VII 40, message du Directoire exécutif à la branche législative, 9 messidor an IV (27 juin 1796).

<sup>22</sup> AN, AD IX 516, discours de Perrée sur les Dépenses de la Marine, 10 messidor an IV (28 juin 1796).

<sup>23</sup> Une partie au moins des députés n'est pas dupe de l'affichage de l'exécutif, car Riou notamment relève que « le ministre s'attribue la gloire de beaucoup de choses ou faites ou préparées par son prédécesseur ». (AN, AD VII 40, rapport de Riou en réponse au message du Directoire exécutif, sans date).

<sup>24</sup> Georges DURUY (éd.), *Mémoires de Barras, membre du Directoire*, vol. 2, op. cit., p. 187.

<sup>25</sup> SHD-MV, BB4 100 f° 104, lettre de Villaret au Ministre de la Marine, 3 messidor an IV (21 juin 1796).

<sup>26</sup> Parmi les nombreux travaux sur Babeuf, une synthèse efficace sur la conjuration à laquelle il participe est fournie par Jean-Marc SCHIAPPA, « Babeuf, Gracchus (1760-1797) », dans Jean-Numa DUCANGE, Razmig

ci semble avoir particulièrement frappé Villaret, sans que l'on puisse dire si la réception de cet événement est à la source de l'accentuation de son enracinement à la droite de l'échiquier politique ou si elle en témoigne simplement. Quoi qu'il en soit, il faut relever le caractère probablement très exagéré des craintes de Villaret. Selon le procès-verbal dressé par les autorités, la mutinerie sur le *Scaevola* semble avoir été très traditionnelle et fondée sur des revendications matérielles<sup>27</sup>. Elle peut s'assimiler à un soubresaut du modèle républicain de la mutinerie, puisqu'elle est non violente dans ses formes comme dans sa répression par la garnison de l'*Océan*, puis par un tribunal où les pairs des mutinés sont toujours bien présents<sup>28</sup>.

Ces difficultés de discipline n'empêchent d'ailleurs pas la flotte de remplir ses modestes missions durant l'été. En effet, le commandement à Brest se contente de vouloir maintenir la navigation dans l'Iroise, mais même cette tâche s'avère de plus en plus difficile au fil des mois et des semaines. Le 31 juillet, Villaret annonce au Ministre la création d'une station permanente dans l'Iroise (principalement composée des vaisseaux rasés *Brutus* et *Scaevola*<sup>29</sup>). Celle-ci doit néanmoins être renforcée en urgence par les vaisseaux *Nestor*, *Éole* ainsi que le *Pluton* (un des derniers vaisseaux armés par l'arsenal de Brest) suite à l'attaque d'un convoi côtier par Pellew<sup>30</sup>. En effet, la présence de la Royal Navy au large du Finistère reprend à l'été 1796. En plus des divisions de frégates ennemies dont le harcèlement se fait sentir, c'est une escadre de vaisseaux appartenant à la *Channel fleet* qui se positionne devant Brest durant l'été, sous le commandement de l'amiral Thompson puis de l'amiral Gardner, pendant que le reste de la flotte reste à Spithead sous le commandement de Bridport<sup>31</sup>. Le 29 octobre, Gardner est rejoint par Colpoys avec plusieurs vaisseaux ; ce dernier prend le commandement, et en décembre 1796, c'est une véritable flotte de 15 vaisseaux qui se trouve à l'ouest d'Ouessant, dont de nombreux trois-ponts<sup>32</sup>. Ce point est fondamental, car dans les débats sur la possibilité du débarquement en Irlande durant l'automne, certains soldats de l'armée de terre font peu de cas des craintes exprimées par les marins concernant les vaisseaux ennemis devant Brest, allant parfois jusqu'à douter de leur existence.

---

KEUCHEYAN, Stéphanie ROZA (dir.), *Histoire globale des socialismes. XIX<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle*, Paris, Presses Universitaires de France, 2021, p. 782-794.

<sup>27</sup> SHD-MV, BB4 100 f<sup>o</sup> 106, procès-verbal de l'insurrection de la garnison du *Scaevola*, 28 prairial an IV (16 juin 1796).

<sup>28</sup> *Ibid.*, f<sup>o</sup> 107, « Copie du jugement rendu par le conseil de discipline formé à bord du vaisseau l'*Océan*, contre la garnison du vaisseau rasé le Scévola », 3 messidor an IV (21 juin 1796). Les membres du jury sont en effet les suivants : « Claude Mauclerc, fusilier, Jean-Baptiste Mercier, fusilier, Deschesnes fusilier, B. Barbier sergent, Pouteau capitaine d'armes, G. Le Goff lieutenant, Jean Baptiste Noblet capitaine ». (*Ibid.*)

<sup>29</sup> *Ibid.*, f<sup>o</sup> 47, lettre de Truguet à Villaret, 28 thermidor an IV (15 août 1796).

<sup>30</sup> *Ibid.*, f<sup>o</sup> 115, lettre de Villaret au Ministre de la Marine, 19 thermidor an IV (6 août 1796).

<sup>31</sup> Roger MORRISS, *The Channel Fleet and the Blockade of Brest, 1793-1801*, op. cit., p. 239.

<sup>32</sup> Nicholas A.M. RODGER, *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain, 1649-1815*, op. cit., p. 437. William JAMES, *The Naval History of Great Britain, volume 1*, op. cit., p. 392.



En réalité, le rapport de force tant global qu'à l'échelle de l'arsenal français majeur de l'Atlantique justifie aux yeux de Truguet et du Directoire exécutif la poursuite d'une stratégie indirecte, en laquelle ils ont d'ailleurs confiance, au-delà des circonstances militaires du moment.

*L'Irlande, simple élément de la nouvelle combinaison de Truguet ?*

Le 19 juin 1796, le Directoire exécutif propose à Hoche de commander en chef une expédition pour l'Irlande : celle-ci doit se faire en trois temps successifs, avec le débarquement d'abord de 5 000 hommes par des vaisseaux destinés ensuite pour l'Inde, puis par un second envoi direct de troupes depuis Brest et un troisième, simultané, depuis la République batave<sup>33</sup>. Il n'est pas question en théorie d'affrontement naval : ces expéditions doivent se réaliser en évitant l'adversaire. Dans ce projet d'opération qui suppose des rendez-vous entre forces et l'emploi de mêmes vaisseaux pour des missions différentes, affleure le goût de Truguet pour les combinaisons complexes<sup>34</sup>. Au moment de quitter le ministère à l'été 1797, celui-ci laisse un mémoire intitulé « Système maritime offensif contre l'Angleterre exécuté pendant le ministère du vice-amiral Truguet en l'an IV et l'an V (1796-1797)<sup>35</sup> », dans lequel il explique ainsi la genèse du projet :

Après avoir combiné d'avance toutes les ressources que je pouvais créer, je sollicitai et j'obtins du Directoire son assentiment pour diriger exclusivement et sans relâche tous les moyens de la marine vers le but décisif de l'invasion du territoire anglais en Europe et dans les deux Indes<sup>36</sup>.

Cette double opération visant les possessions ennemies tant dans l'espace colonial qu'en Europe, Truguet lui redonne aussi *a posteriori* une cohérence qu'elle n'avait pas au départ. En effet, les origines du projet d'attaque sur l'Irlande et sur l'Inde sont bien différentes. En ce qui concerne le projet indien, il n'y a pas lieu d'attribuer une paternité claire au projet : il s'agit d'un serpent de mer depuis les débuts de la guerre, notamment du fait du souhait de nombreux officiers généraux d'être employés dans cet espace, comme Villaret ou Kerguelen. Deux expéditions vers l'océan Indien ont déjà été annulées à ce stade de la guerre<sup>37</sup>. Dans ses mémoires, Barras s'attribue l'idée

<sup>33</sup> RADE, tome 2, p. 660-661. Lettre du Directoire exécutif à Hoche, 1<sup>er</sup> messidor an IV (19 juin 1796). Ce sont Carnot, Reubell et Barras qui signent la missive, l'absence de Letourneur est donc notable.

<sup>34</sup> Comme cela a été évoqué, Truguet imagine un rendez-vous en rade du Cap-Français de forces diverses pour la campagne de 1796, avant d'attaquer la Jamaïque et Terre-Neuve. L'échec de cette planification ne semble pas lui avoir suggéré l'idée que l'absence d'unité d'intention dans les opérations navales ajoute à la difficulté de celles-ci. Voir *supra* chapitre sept, 3.

<sup>35</sup> Si le système de Truguet est offensif puisqu'il prévoit des débarquements, il s'inscrit toujours dans un refus de la bataille et donc dans la stratégie indirecte du point de vue naval. En conséquence, le virage stratégique par rapport à l'année précédente est très relatif contrairement à ce que l'on peut lire ici ou là (Rémi MONAQUE, *Une histoire de la marine de guerre française*, op. cit., p. 237.)

<sup>36</sup> AN, AF IV 1597, « Système maritime offensif contre l'Angleterre exécuté pendant le ministère du vice-amiral Truguet en l'an IV et l'an V (1796-1797) », sans date.

<sup>37</sup> Voir *supra* chapitre quatre, 1.

pour 1796, mais c'est peut-être Truguet lui-même qui la lui a suggérée ; là encore, l'important consiste à replacer ce projet dans le temps long des opérations navales de la période révolutionnaire : l'expédition indienne ne se résume pas à une lubie de Villaret, comme le laissent entendre certaines sources militaires de l'époque, reprises directement par l'historiographie<sup>38</sup>.

La genèse de l'expédition d'Irlande a elle très peu à voir avec le Ministère de la Marine et des Colonies, ce qui constitue une difficulté persistante pour le projet. Même s'il faut se garder d'exagérer son rôle, c'est bien l'arrivée de Wolfe Tone à Paris en février 1796 qui remet en branle des projets d'expéditions envisagés de longue date ; car Tone présente son île natale comme mûre pour la révolte contre les « Anglais<sup>39</sup> ». La nouveauté qu'il représente consiste en particulier dans ses liens avec les catholiques, en plus de son propre milieu des *dissenters* (protestants hors église d'Irlande officielle<sup>40</sup>). Pour faire avancer son projet, Tone se connecte avec la diaspora irlandaise présente en France, et celle-ci est essentielle dans la mise en place rapide du projet, comme l'a montré Matthieu Ferradou<sup>41</sup>. Mais il faut ajouter à cela que ce réseau ne comprend aucun marin : il s'étend surtout sur le ministère de la Guerre et celui des Affaires Étrangères, bien que le bureau des traductions (qui en constitue le centre) ait été brièvement rattaché au ministère de la Marine. Ainsi, Tone rencontre-t-il Carnot le 24 février, puis une seconde fois le 14 mars en lien avec le général Clarke, Irlandais comme lui ; il dispose aussi de contacts auprès de Delacroix, en charge des relations extérieures<sup>42</sup>. Il se connecte encore avec le colonel Shee, employé dans l'armée par le Directoire. Mais la première fois que la marine apparaît dans son journal, c'est à travers Madgett, encore un autre Irlandais, qui lui enjoint de ne pas trop compter sur ce département<sup>43</sup>. Tone lui-même n'a pas de connaissances maritimes, et ses propositions stratégiques en la matière consistent exclusivement dans le désir d'une concentration complète des flottes espagnole, française et néerlandaise pour gagner temporairement la maîtrise de la mer sur les approches européennes :

J'espérais que la flotte espagnole nous aurait rejoints à Brest, mais il [Shee] me dit qu'elle est retournée à Cadix, après avoir escorté Richery jusqu'à une latitude inconnue. Qu'ils aillent au diable, ils seront battus, et les Français aussi, en détail ; alors que s'ils nous rejoignaient tout de suite, leurs flottes réunies dans la Manche seraient plus fortes que tout ce

---

<sup>38</sup> Paul BARRAS, Georges DURUY (éd.), *Mémoires de Barras, membre du Directoire*, vol. 1, op. cit., p. 139. Il faut souligner à nouveau à ce propos l'expérience indienne de Barras durant la guerre d'indépendance américaine.

<sup>39</sup> Marianne ELLIOTT, « 1796: Tone, the Directory and Bantry Bay », dans *Partners in Revolution. The United Irishmen and France*, New Haven & London, Yale Univ. Press, 1982, p. 77-123.

<sup>40</sup> Mathieu FERRADOU, « De William Jackson à Theobald Wolfe Tone : un lobby irlandais entre le Comité de Salut public et le Directoire ? », art. cit., p. 7.

<sup>41</sup> *Ibid.*, p. 4.

<sup>42</sup> William T. W. TONE, *Memoirs of Theobald Wolfe Tone*, Vol. 1, op. cit., p. 239-241 et p. 274-279.

<sup>43</sup> *Ibid.*, p. 229.

que l'Angleterre pourrait leur opposer pendant un certain temps, et une semaine suffirait à régler nos affaires<sup>44</sup>.

Le projet de Tone n'est évidemment pas sans mérite, puisqu'il ressemble largement à celui envisagé par Napoléon durant une bonne partie du conflit suivant. Néanmoins, Tone méconnaît à la fois l'ampleur du rapport de force, qui reste en faveur des Britanniques (comme cela a été vu), et les difficultés de coordination et de logistique qu'impliquerait un tel projet. Néanmoins, à l'image de Napoléon sur tous ces points, l'apparent bon sens de sa proposition le rend sourd et aveugle au point de vue des marins.

En réalité, le seul renfort naval qu'obtient la flotte de Brest dans un premier temps est français et constitué des vaisseaux *Fougueux* et *Wattignies*, initialement rentrés des Antilles par Rochefort. À l'annonce qui lui est faite de l'arrivée de ces vaisseaux, Truguet leur ordonne immédiatement de rejoindre le reste de la flotte, en espérant mettre à profit le trajet : « En se rendant à Brest, ils pourront balayer la côte qui est infesté par des divisions de frégates anglaises<sup>45</sup>. » Mais en réalité, les instructions qui parviennent à la division, en date du 2 septembre 1796, insistent sur la prudence dont doit faire preuve Thévenard ; ce dernier a pour consigne d'éclairer en permanence sa marche pour éviter des unités ennemies devant chaque port, et surtout, même après son départ, « il serrera [...] la côte le plus près possible, et s'il est nécessaire la sonde à la main<sup>46</sup> ». La division parvient finalement sans difficulté à Groix le 20 septembre, puis à Brest le 25 septembre 1796, sans rencontrer ni ennemis ni alliés<sup>47</sup>. À l'aune des consignes qui ont régi cette traversée, il est possible de mesurer l'ampleur de l'emprise britannique sur les côtes françaises dès cette date ; mais aussi la nécessité de concentrer sans pertes les forces à Brest du fait des expéditions majeures qui doivent partir de ce port à l'automne.

En effet, même s'il n'obtient pas l'inflexion stratégique majeure dont il rêve, Wolfe Tone rencontre un franc succès dans ses démarches en lien avec Carnot et les autres émigrés irlandais ; à savoir l'arrêté du Directoire exécutif du 19 juin 1796. Celui-ci apparaît néanmoins comme un véritable collage du projet irlandais et de l'expédition aux Indes ; cette formulation a probablement été proposée par Truguet ; néanmoins pour ce dernier, l'Inde reste le projet principal, et *a fortiori*

---

<sup>44</sup> « *I was in hopes the Spanish fleet would have joined us at Brest, but he [Shee] tells me they are returned to Cadiz, after escorting Richery to an unknown latitude. D-n their foolish souls, they will be beaten, and the French also, in detail ; whereas, if they were instantly to join, their united fleets in the Channel would be stronger than any thing England could for some time oppose to them, and a week would be sufficient for our business.* » (William T. W. TONE, *Memoirs of Theobald Wolfe Tone*, Vol. 2, *op. cit.*, p. 62. Entrée du 26 septembre 1796).

<sup>45</sup> SHD-MV, BB4 100 f°49, lettre de Truguet à Villaret, 29 thermidor an IV (16 août 1796).

<sup>46</sup> SHD-MV, BB4 109 f°23, « Instructions pour le citoyen Thévenard chef de division, commandant les vaisseaux le *Wattigny* et le *Fougueux*, en réarmement à Rochefort », 16 fructidor an IV (2 septembre 1796).

<sup>47</sup> *Ibid.*, f°59, lettre de Thévenard fils à Truguet, 4<sup>ème</sup> complémentaire an IV (20 septembre 1796). *Ibid.*, f°61, lettre de Thévenard fils à Truguet, 4 vendémiaire an V (25 septembre 1796).

pour les cadres de la marine à Brest<sup>48</sup>. L'été ne clarifie en rien la situation, et même un arrêté du Directoire exécutif du 6 septembre vient confirmer l'envoi de huit vaisseaux et six frégates pour les mers de l'Inde, avec 3 000 hommes de troupe ; dix jours *avant* celui qui ordonne la réalisation d'une seule descente en Irlande (et non plus d'une combinaison de plusieurs) avec 15 000 hommes, confiée à Hoche<sup>49</sup>. En conséquence, l'automne 1796 à Brest s'annonce sous de mauvais auspices, avec deux segments des forces armées de la République déterminés à défendre l'interprétation opérationnelle qui leur convient le mieux.

## 2. Le choix de l'Irlande et la mise au pas de la Marine

Si le conflit entre marine et armée qui éclate à l'automne 1796 n'est jamais vraiment mis en avant par l'historiographie, c'est du fait de la victoire totale du clan Hoche dans la mise en récit de l'expédition. Le jeune général et les nombreux historiens qui lui sont favorables, ainsi qu'au point de vue de l'armée, ont réduit l'opposition d'une grande partie de la marine au projet irlandais (tel que conçu par le Directoire et Hoche) à de la simple obstruction voire de la jalousie, sans faire écho aux contre-projets mis en avant par Villaret. L'avis de Hoche lui-même sur la marine est généralement considéré comme valable ; ainsi son jugement la concernant se retrouve dans toutes les synthèses : « Notre détestable marine ne peut et ne veut rien faire... Quel composé bizarre : un grand corps dont les parties sont désunies et incohérentes ; l'indiscipline organisée dans un corps militaire<sup>50</sup>. » Mais en réalité, il ne s'agit pas là de l'opinion d'un observateur extérieur, mais bien d'un acteur engagé dans un affrontement direct avec la marine. Face à la mémoire de Hoche, les marins n'ont eu guère d'avocats ; en particulier, le biographe de Villaret-Joyeuse, peut-être mal à l'aise avec les positions de Villaret sur l'esclavage et sur les colonies, présente le désaccord avec Hoche comme exclusivement fondé sur l'opportunité militaire de l'expédition, ce qui est une réduction flagrante de son importance<sup>51</sup>.

---

<sup>48</sup> Edouard DESBRIÈRE, *1793-1805 : projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques, volume 1, op. cit.*, p. 107.

<sup>49</sup> RADE, tome 3, p. 549. Délibération secrète du 20 fructidor an IV (6 septembre 1796). *Ibid.*, p. 629, délibération secrète du 30 fructidor an IV (16 septembre 1796).

<sup>50</sup> Cette citation se retrouve partout sans mise à distance : dans Nicholas A.M. RODGER, *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain, 1649-1815*, *op. cit.*, p. 437 ; chez Mahan, Alfred T. MAHAN, *The Influence of sea power upon the French Revolution and Empire: 1793-1812, volume 1, op. cit.* p. 350 ; mais aussi chez un amiral français, sans plus de critique : Rémi MONAQUE, *Une histoire de la marine de guerre française, op. cit.*, p. 237. Tramond en fait aussi mention mais se montre un peu plus distancié : Joannès TRAMOND, *Manuel d'histoire maritime de la France, op. cit.*, p. 637.

<sup>51</sup> Henri ORTHOLAN, *L'amiral Villaret-Joyeuse : des Antilles à Venise, 1747-1812, op. cit.*, p. 184-186.

« *J'augure le pire de toutes les affaires dans lesquelles la marine française est impliquée*<sup>52</sup>... »

En conséquence de tous les points de malentendu et de friction qui ont été relevés jusque-là, la préparation des expéditions à l'automne 1796 à Brest tourne rapidement au pugilat entre l'armée et la marine. Hoche estime très rapidement que les marins du port font de l'obstruction dans la préparation des vaisseaux pour l'Irlande, ainsi qu'il l'exprime dans une lettre à Clarke du 30 septembre :

Je ne crois pas que nous puissions compter sur notre expédition ; il est impossible de mettre à une chose ordonnée par un gouvernement plus d'ineptie, de mauvaise foi, de malveillance que n'en mettent les chefs de la marine à préparer les objets qui nous sont nécessaires. Villaret veut aller dans l'Inde et ne veut absolument que cela<sup>53</sup>.

Quelques jours plus tard, le 3 octobre, une réunion entre Hoche et les chefs civils et militaires du port de Brest (Villaret, mais aussi Sané, Morard de Galles, Bruix etc.) semble promettre des avancées ; Hoche propose notamment de « mettre à la disposition de ces administrateurs, cinquante mille livres de numéraire, trois mille paires de souliers, trois mille chemises, deux mille vestes de Quiberon teintes en bleu, et enfin une compagnie d'ouvriers<sup>54</sup> ». La plupart des récits de l'expédition d'Irlande s'en tiennent à cette preuve de bonne volonté de Hoche pour fustiger ensuite longuement les erreurs des marins.

Pourtant, la question est plus complexe. Il n'y a guère de doute sur le fait que les cadres de la Marine à Brest ont privilégié l'armement des vaisseaux pour l'Inde, voire poussé sans trop de bonne volonté ceux des vaisseaux pour l'Irlande ; d'autant qu'un d'entre eux, Bruix, rompt les rangs en affirmant dès le 5 octobre : « Tous les grands travaux sont achevés. L'ouvrage qui reste à faire, on l'eût fait autrefois en trois jours : il se réduit au calfatage des parties non submergées des bâtiments à deux cloisons, un four et une cuisine à bord de chacun<sup>55</sup>. » Néanmoins, il faut rester prudent. Bruix a tout intérêt à tenir ce discours qui le rapproche des positions de commandement si Villaret venait à être remplacé. Surtout, l'armement d'une flotte complète (nécessaire pour les deux missions) et non d'une simple escadre pose de réels problèmes dont Hoche n'a pas conscience. La volonté de soigner l'armement des vaisseaux a probablement beaucoup à voir avec les souvenirs de la sortie de l'hiver 1794-1795, où plusieurs unités ont fait naufrage. En effet, le grand nombre de navires de ligne impliqués suppose d'avoir recours à des vaisseaux chevillés en fer, même si certains sont écartés comme le *Zélé* ; il faut ici citer de nouveau cette lettre

---

<sup>52</sup> William T. W. TONE, *Memoirs of Theobald Wolfe Tone*, Vol. 2, *op. cit.*, p. 91, entrée du 4 novembre 1796.

<sup>53</sup> Edouard DESBRIÈRE, 1793-1805 : *projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques*, volume 1, *op. cit.*, p. 143. Lettre de Hoche à Clarke du 9 vendémiaire an V (30 septembre 1796).

<sup>54</sup> *Ibid.*, p. 144, lettre de Hoche au Directoire exécutif du 13 vendémiaire an V (4 octobre 1796).

<sup>55</sup> *Ibid.*, p. 145, lettre de Bruix à Hoche, 14 vendémiaire an V (5 octobre 1796).

fondamentale de Morard de Galles : « Étant chevillé en fer, je pense qu'il serait imprudent de le comprendre dans l'expédition, craignant quoiqu'il ne fasse pas d'eau actuellement, que le premier mauvais temps que nous pourrions éprouver ne renouvelle à l'égard de ce vaisseau, les scènes affligeantes qui eurent lieu dans l'armée partie en nivôse de l'an 3<sup>56</sup>. » Au vu de ce passif, il n'est pas étonnant que l'armement d'une flotte pour l'hiver ait fait l'objet d'un surcroît de précautions.

Un autre point d'incompréhension concerne les équipages des vaisseaux. En novembre 1796, la situation se présente ainsi selon le commandant des armes du port :

Notre situation en matelots est loin d'être brillante : ceux de 1<sup>ère</sup> et de 2<sup>ème</sup> classe manquent absolument. Le bâtiment le moins mal armé a au moins 80 hommes de moins que ce qu'il devrait avoir dans ces deux classes et tous fourmillent de novices, dont beaucoup, par leur taille, ne devraient être que mousses. La composition des équipages est si faible par l'espèce d'hommes, qu'il y a tout à craindre en cas de rencontre avec l'ennemi<sup>57</sup>.

Or, de manière bien contrastée avec ce tableau peint par un officier naval, Hoche et ses alliés tendent depuis leur arrivée à affirmer que les problèmes de constitution des équipages sont inventés de toutes pièces par les marins afin de faire obstacle au projet. Ainsi, deux semaines avant le constat inquiet de Morard de Galles, Hoche estimait qu'il « ne manque rien aux 15 vaisseaux et aux frégates qui doivent nous transporter. Les matelots nous arrivent. Je ne doute nullement que nous ne soyons obligés d'en renvoyer, au moins d'en laisser beaucoup à Brest. Il est à remarquer que tandis qu'on annonçait qu'il en manquait 6 000, on en nourrissait une quantité suffisante pour l'armée navale<sup>58</sup> ». Si l'existence d'abus au sein de la marine est tout à fait possible, comme le suggère Hoche, il semble très exagéré de balayer ainsi d'un revers de la main des problèmes de personnels récurrents dans la marine française en général et notamment durant la décennie révolutionnaire. Le commandant en chef tout comme Wolfe Tone sont en réalité bien incapables de distinguer les matelots aguerris et de qualité des simples novices, ce qui permet au révolutionnaire irlandais d'affirmer lui aussi que des marins, « il y en a plus qu'il n'en faut<sup>59</sup> ».

Au-delà de cette question de la préparation de l'expédition, il importe d'insister sur le fait que les marins ne sont pas que dans l'obstruction ; ils défendent en réalité une vision opérationnelle bien différente. Il en reste peu de traces dans les sources françaises, mais Wolfe Tone rapporte dans ses mémoires le plan alternatif que Villaret et Hoche discutent le 4 novembre :

Joyeuse descendit alors à cinq navires de ligne et cinq frégates, les meilleurs voiliers, qui pourraient, grâce à d'habiles manœuvres et à leur rapidité, échapper aux Anglais qui les

---

<sup>56</sup> SHD-MV, BB4 102 f°150, lettre de Morard de Galles au Ministre de la Marine, 21 brumaire an V (12 novembre 1796).

<sup>57</sup> *Ibid.*, f°162, lettre de Morard de Galles au Ministre de la Marine, 9 frimaire an V (29 novembre 1796).

<sup>58</sup> Edouard DESBRIÈRE, 1793-1805 : *projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques, volume 1, op. cit.*, p. 157. Lettre de Hoche au Directoire exécutif du 9 vendémiaire an V (30 septembre 1796).

<sup>59</sup> « *there are more than enough* » (William T. W. TONE, *Memoirs of Theobald Wolfe Tone*, Vol. 2, *op. cit.*, p. 105).

attendaient, disait-il, au cap Clear et qui avaient aussi des éclaireurs à Ouessant, car tous les matins on annonçait qu'on y voyait deux grands navires<sup>60</sup>.

Le contre-amiral Vence confirme postérieurement, dans le récit qu'il fait de sa carrière, l'existence de cette contre-proposition : « Le ministre ayant demandé au général Villaret et à moi, notre opinion sur le Projet ; nous la donnâmes et quoi qu'elle fût susceptible de présager la réussite, elle ne fut point adoptée et nous reçûmes l'ordre de remettre nos commandements le 21 frimaire an V [11 décembre 1796<sup>61</sup>]. » Ce plan, qui n'est jamais évoqué par l'historiographie, est loin d'être sans mérite. Il s'agit en réalité d'un retour à l'emploi d'escadres légères qui se sont avérées régulièrement très efficaces depuis le début du conflit. Ce projet était susceptible de régler une triple difficulté : celle des armements, en n'employant que des vaisseaux déjà prêts à partir ; celle de la présence ennemie, car les escadres légères de la République ont déjà échappé à plusieurs reprises à des forces supérieures, et enfin celle du délai, puisque les navires étant prêts, il n'y a plus lieu d'attendre l'hiver et ses tempêtes pour sortir. Tone, dans ses mémoires, affirme d'ailleurs qu'avec cinq mille hommes, de l'artillerie et Hoche à la tête de l'armée, il « ne doute pas du succès » ; ce qui n'est peut-être pas qu'une illusion, au vu des résultats obtenus par Humbert avec un millier d'hommes en 1798, dans un contexte pourtant plus difficile en Irlande<sup>62</sup>.

Tout porte néanmoins à croire que cette proposition a été balayée d'un revers de la main par Hoche et les autorités politiques, quels qu'aient été ses mérites. En effet, les officiers et les soldats de l'armée ne sont à l'évidence pas disposés à écouter les doléances des marins. Le destin si différent des deux branches des forces armées depuis le début de la guerre (les troupes sont encore auréolées des victoires de Quiberon, et, indirectement, de l'Italie) joue alors à plein. Les soldats renvoient les difficultés soulevées à une supposée lâcheté des marins : un type de propos qui ne fait pas seulement référence aux revers subis par la marine, mais à la stratégie indirecte qu'elle met en place. Le coût symbolique du refus du combat se retrouve donc ici. Wolfe Tone (qui a lui-même reçu un grade au sein de l'armée française) rapporte ainsi avec candeur l'ampleur extrême de la dégradation des relations entre les deux branches ; selon le colonel Shee, la consigne suivante aurait été donnée pour l'embarquement : en cas de combat, « comme les militaires seront au moins deux contre un à bord, il [Hoche] donnera l'ordre général que tout homme, officier ou matelot, de

---

<sup>60</sup> « Joyeuse then came down to five sail of the line and five frigates, the best sailors, who might, by dint of seamanship and quick sailing, escape from the English, who were, he said, in waiting for them off cape clear and who had also éclaireurs off Ushant, as every morning the report was that two large ships were seen there. » (*Ibid.*, p. 90, entrée du 4 novembre 1796).

<sup>61</sup> SHD-MV, CC7 Alpha 1440, dossier « Jean-Gaspard de Vence » ; résumé des états de services, 25 nivôse an IX (15 janvier 1801).

<sup>62</sup> « With 5,000 men, our Artillerie legère, and Hoche, I have no doubt of success » (William T. W. TONE, *Memoirs of Theobald Wolfe Tone*, Vol. 2, *op. cit.*, p. 91-92, entrée du 4 novembre 1796).

quelque rang qu'il soit, qui fera mine de broncher, sera instantanément fusillé sur la plage arrière<sup>63</sup> ». À l'évidence, il s'agit là d'une rumeur, mais qui donne le ton des rapports entre les deux services. Tone partage lui-même le mépris pour la marine professé par les militaires : « J'augure le pire en ce qui concerne toutes les affaires dans lesquelles la marine française est impliquée. Joyeuse veut empêcher notre expédition, afin de se rendre aux Indes, où il y a plus d'argent à gagner<sup>64</sup>. » Si ce reproche de vénalité est largement fondé, il n'en va pas de même en ce qui concerne la grave accusation de lâcheté plus ou moins sous-entendue par les militaires à plusieurs reprises. Tone se plaint en effet de ce que « les officiers de la marine parlent sans cesse des flottes que l'Angleterre possède dans la Manche » ; pourtant « presque tous les jours, des prises arrivent et entrent à Brest, sans rencontrer un seul navire. Or, si les Anglais sont en force dans la Manche, comment tout cela peut-il se produire<sup>65</sup> ? » Mais en réalité, en dépit des doutes de l'Irlandais, les escadres de la *Royal Navy* sont bien présentes au large d'Ouessant, et si des navires isolés parviennent à circuler, la difficulté n'est pas la même pour une flotte complète comprenant de mauvais marcheurs ; même s'il est vrai, là encore, qu'une longue habitude du refus du combat pèse négativement sur les mentalités des hommes de mer. Guérin, chef d'état-major de Hoche, exprime clairement l'accusation de lâcheté : « La marine et son chef actuel, Villaret, manifestent beaucoup de mauvaise volonté. [...] Ce sont des lenteurs interminables, des objections sans cesse renaissantes, des représentations pusillanimes qui décèlent la couardise et la peur<sup>66</sup>. »

Face à ces accusations et ces sous-entendus, les marins réagissent sans surprise brutalement ; Hoche doit prendre des mesures pour éviter les bagarres entre soldats et matelots, et Tone relève un cas de duel entre un officier de marine et un autre de l'armée de terre<sup>67</sup>. Par ailleurs, le zèle déjà relatif des hommes de mer pour la mission en Irlande s'en est certainement ressenti. Néanmoins, quels qu'aient été les torts sans doute réels des marins dans la préparation de l'expédition d'Irlande, il apparaît clairement que les officiers de l'armée loin d'assurer une coopération apaisée, se sont employés à antagoniser les marins au mieux de leur capacité, au détriment de la réussite du projet. En conséquence, le soutien complet que Hoche reçoit de la part du Directoire exécutif (au point de subordonner la marine à Brest à ses désirs), constitue une faute

---

<sup>63</sup> « *As the military will be at least two to one on board, he will give it out in general orders, that the first man, officer or seaman, of whatever rank, that offers to flinch, shall be instantly shot on the quarter-deck* » (*Ibid.*, p. 74-75, entrée du 18 octobre 1796).

<sup>64</sup> « *I augur the worst possible event from any business in which the marine of France is concerned. Joyeuse wants to prevent our expedition, in order to get out to India, where there is more money to be made* » (*Ibid.*, p. 91, entrée du 4 novembre 1796).

<sup>65</sup> « *The officers of the navy are continually talking of the fleets that England has in the Channel [...] almost every day, prizes arrive and enter Brest, without meeting a single vessel. Now, if the English be in force in the Channel, how can all this possibly happen ?* » (*Ibid.*, p. 98-99, entrée du 9 novembre 1796).

<sup>66</sup> Georges de GROUCHY, *Mémoires du Maréchal de Grouchy, volume 1*, Paris, E. Dentu, 1873, p. 295.

<sup>67</sup> William T. W. TONE, *Memoirs of Theobald Wolfe Tone, Vol. 2, op. cit.*, p. 91, entrée du 4 novembre 1796.



de la part de l'autorité politique, et une étape méconnue dans la destruction de l'ordre constitutionnel républicain par le fait de certains généraux.

*L'arbitrage du Directoire exécutif et les ultimes préparatifs*

En effet, devant ce qu'il estime être de l'obstruction des autorités maritimes, Hoche ne tarde pas à en référer à l'autorité politique à Paris. Dès le 30 septembre, il obtient l'arrêté suivant du Directoire exécutif : « Toutes les fois qu'il sera nécessaire de centraliser l'autorité, le général Hoche donnera des ordres impératifs au vice-amiral Villaret à l'ordonnateur de la marine Sané et au directeur des mouvements Bruix<sup>68</sup>. » Si cette subordination annonce déjà l'accroissement extraordinaire des prérogatives du général en chef, elle ne donne pas tout pouvoir à Hoche. De fait, le conflit entre marine et armée se poursuit bien après cette date ; Villaret semble avoir employé toutes les chicanes possibles pour se substituer à l'autorité du général. Sa marge de manœuvre se réduit néanmoins rapidement ; le 13 octobre 1796, Truguet prend la décision d'ajourner l'expédition aux Indes, au profit exclusif du projet irlandais ; un arbitrage qui du point de vue de l'efficacité militaire aurait dû être acté depuis longtemps<sup>69</sup>. Mais cela ne règle pas entièrement le problème, car Villaret défend encore le 4 novembre, comme cela a été vu, sa propre vision du projet ; il en estime en effet impraticables les versions plus ambitieuses. Prévoyant probablement cette attitude, Hoche avait dès le 28 octobre explicitement requis le remplacement de Villaret ; l'impatience des militaires est par ailleurs stimulée par une fausse rumeur de révolution en Irlande, vite démontée par Wolfe Tone<sup>70</sup>.

Dans une lettre du 3 novembre, Hoche menace alors de se rendre seul en Irlande sur une frégate, s'il doit encore subir les ralentissements des marins ; mais cette mise en scène chevaleresque se révèle bien inutile, car dès le 5, le Directoire exécutif démet Villaret : « Il est ordonné que le vice-amiral Morard de Galles, commandant des armes à Brest, prendra le commandement des forces navales de la République réunies dans ce port et se tiendra prêt à exécuter les ordres du ministre de la Marine. Le citoyen Bruix, chef de division, sera employé auprès de ce général en qualité de major général<sup>71</sup>. » En sus de ce remplacement qu'il a sollicité, Hoche obtient de Truguet « des ordres de commandement en blanc que vous remplirez du nom des capitaines qui mériteront votre

---

<sup>68</sup> RADE, tome 3, p. 723. Arrêté du Directoire exécutif du 9 vendémiaire an V (30 septembre 1796).

<sup>69</sup> « Le directoire a décidé que l'expédition de l'Inde serait ajournée pour quelque temps et que l'on s'occuperait exclusivement de celle d'Irlande » (SHD-MV, BB4 102 f°67, lettre de Truguet à Villaret, 22 vendémiaire an V-13 octobre 1796).

<sup>70</sup> Edouard DESBRIÈRE, 1793-1805 : *projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques, volume 1, op. cit.*, p. 149-151.

<sup>71</sup> *Ibid.* f°152. RADE, tome 4, p. 206, arrêté du 15 brumaire an V (5 novembre 1796).

confiance<sup>72</sup> ». Il s'agit là d'une quasi cession de la marine de Brest au bon vouloir de Hoche, et en l'absence de tout agent civil, contrairement à la période conventionnelle. Cette subordination d'une force armée à une autre constitue de fait un dessaisissement par l'autorité civile de son rôle de direction de la sphère militaire, et à ce titre, mérite d'être ajoutée au récit de l'ascension politique des généraux durant le Directoire<sup>73</sup>. Hoche ne tarde pas à faire usage de ces pouvoirs, renvoyant Vence et Delmotte (le commandant des armes du port de Brest) en plus de Villaret<sup>74</sup>. Il faut néanmoins rester nuancé : le Directoire exécutif refuse à Hoche l'emploi de l'amiral Latouche-Tréville, qu'il réclamait, probablement du fait du caractère politiquement peu sûr de celui-ci<sup>75</sup>. Dans le même registre, les soupçons de sympathies royalistes ont peut-être pesé dans le renvoi de Villaret, qui de fait à partir de cette date se consacre à une carrière politique à la droite des Cinq-Cents, en tant que député du Morbihan<sup>76</sup>. Cette hypothèse est renforcée par l'évocation de la « perfidie » de Villaret, par Truguet ; mais comme le fait remarquer Edouard Desbrière, le ministre joue un rôle équivoque dans ce remplacement, car il garde un ton cordial avec Villaret tout en menant cette attaque sévère dans sa correspondance avec Morard de Galles<sup>77</sup>.

Ce dernier, de son propre aveu, semble bien peu à même de mener la flotte française, comme il l'exprime dans une lettre à Truguet :

Je dois vous dire que je ne possède aucune des qualités nécessaires à un bon général ; que le délabrement de ma santé, joint aux peines et aux chagrins que j'ai éprouvés ont sensiblement affecté mes facultés morales, et que l'affaiblissement de ma vue, qui me permet à peine de distinguer les objets à quatre pas, s'oppose invinciblement à ce que je puisse diriger les manœuvres d'une escadre. Je vais toujours avec Bruix m'occuper des moyens d'activer tous les préparatifs<sup>78</sup>.

Les peines qu'évoquent l'amiral renvoient essentiellement à son emprisonnement en l'an II, après qu'il a été retiré de la flotte de Brest qu'il commandait jusqu'à l'automne 1793 ; déjà à cette époque, il avait demandé à plusieurs reprises à pouvoir démissionner. Il ne tarde pas à faire de même à l'automne 1796, sans succès<sup>79</sup>. Afin de « l'investir d'une autorité imposante » et

---

<sup>72</sup> Edouard DESBRIÈRE, 1793-1805 : *projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques, volume 1, op. cit.*, p. 152.

<sup>73</sup> L'épisode se déroule alors qu'au même moment Bonaparte s'autonomise de plus en plus dans la gestion de l'armée d'Italie, notamment en ce qui concerne son administration. Le général ne tarde pas à s'approprier aussi des fonctions diplomatiques (Marc BELISSA, « Chapitre iv. La rupture de Campoformio », dans Marc BELISSA, *Repenser l'ordre européen (1795-1802). De la société des nations aux droits des nations*, Paris, Kimé, 2006, p. 117-133).

<sup>74</sup> SHD-MV, BB4 102 f° 118, lettre de Truguet à Hoche, 27 brumaire an V (17 novembre 1796).

<sup>75</sup> RADE, tome 4, p. 241-242, lettre du Directoire exécutif à Hoche du 20 brumaire an V (10 novembre 1796).

<sup>76</sup> Henri ORTHOLAN, *L'amiral Villaret-Joyeuse : des Antilles à Venise, 1747-1812, op. cit.*, p. 187.

<sup>77</sup> Edouard DESBRIÈRE, 1793-1805 : *projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques, volume 1, op. cit.*, p. 152.

<sup>78</sup> SHD-MV, BB4 102 f° 144, lettre de Morard au Ministre de la Marine, 19 brumaire an V (9 novembre 1796).

<sup>79</sup> Edouard DESBRIÈRE, 1793-1805 : *projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques, volume 1, op. cit.*, p. 154.

certainement aussi de le motiver, Truguet élève Morard au grade d'amiral de manière temporaire (seule manière de le détenir selon les lois du 3 et 4 brumaire an III<sup>80</sup>). Mais en réalité, notamment du fait des mauvaises dispositions de Morard, c'est l'amiral Bruix qui s'impose comme la cheville ouvrière de l'expédition d'Irlande en ce qui concerne la marine.

Ce dernier rédige en effet l'ensemble des instructions qui donnent sa forme finale à l'expédition d'Irlande<sup>81</sup>. En particulier, il fait le choix de la baie de Bantry, dans l'ouest de l'Irlande, qui convient à Carnot et Hoche<sup>82</sup>. Même si les *dissenters*, principaux soutiens attendus de la révolution projetée, sont presque absents de cette zone, « la sûreté et la facilité du débarquement » ainsi que la proximité de Cork font pencher la balance<sup>83</sup>. En effet, cette ville est un dépôt crucial pour la *Royal Navy*, qui tient l'essentiel de ses vivres des surplus agricoles irlandais. Il s'agit là d'une dimension maritime supplémentaire à l'expédition, et qui aurait pu contribuer à un effet décisif. Signe de l'importance de cet espace, à l'issue de l'expédition française, le premier lord de l'amirauté demande le déplacement en urgence du dépôt<sup>84</sup>. Le moindre des mérites de l'organisation du débarquement par Bruix n'est pas d'avoir réussi à garder secrète cette destination. Sur les instructions qu'il fait imprimer, tous les toponymes sont laissés en blanc, et remplis manuscritement probablement au dernier moment possible. Le négociateur britannique dans les pourparlers de paix en cours avec la France (qui n'aboutissent pas), Malmesbury, avoue dans sa correspondance son impuissance à discerner l'objectif de la flotte de Brest<sup>85</sup>.

En ce qui concerne l'arrivée de la flotte française dans la baie de Bantry elle-même, elle est balisée par trois scénarios en fonction des vents. L'hypothèse d'une arrivée par vent d'est, qui se réalise finalement, est envisagée en premier ; en toute logique, car il s'agit de la configuration météorologique nécessaire pour une sortie de la flotte de Brest, et le trajet jusqu'en Irlande ne dure que quelques jours. Bruix estime que dans cette hypothèse, le mouillage visé sera atteint au louvoyage :

---

<sup>80</sup> SHD-MV, BB4 102 f° 121, lettre de Truguet à Morard, 29 brumaire an V (19 novembre 1796).

<sup>81</sup> *Ibid.*, f° 8 à 62, pour les instructions détaillées et imprimées de Bruix.

<sup>82</sup> SHD-MV, BB4 103 f° 23, lettre de Truguet à Hoche, 11 brumaire an V (1<sup>er</sup> novembre 1796).

<sup>83</sup> *Ibid.* Pour un panorama des forces politiques en Irlande durant la Révolution, voir Mathieu FERRADOU, « Introduction : L'Irlande et la France à l'époque de la République atlantique : historiographie et nouvelles approches », *La Révolution française* [En ligne], n° 11, 2016, mis en ligne le 01 décembre 2016, consulté le 10 juin 2023. URL : <http://journals.openedition.org/janus.bis-sorbonne.fr/lrf/1626>

<sup>84</sup> Julian CORBETT, Herbert RICHMOND (eds.), *The Spencer Papers*, *op. cit.*, vol. 1, p. 391. Lettre de Camden à Spencer, 22 février 1797.

<sup>85</sup> Marianne ELLIOTT, *Wolfe Tone*, *op. cit.*, p. 317-318.

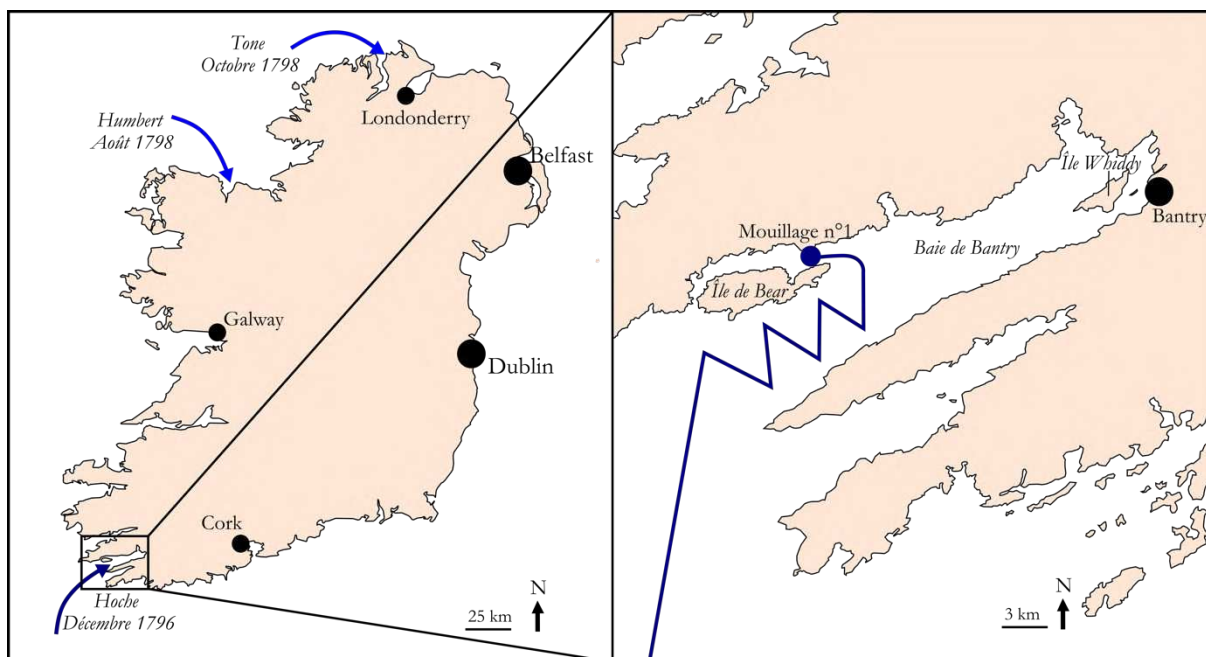


**Schéma n°9 : Projets français de débarquement en Irlande, 1796-1798<sup>86</sup>**

Avec la facilité que donne le recul, considérer comme sans difficulté un mouillage impliquant très probablement un louvoyage dans une baie relativement fermée semble étonnant. En revanche dans l'hypothèse d'un retour aux vents d'ouest dominants durant le trajet, la situation apparaît nettement plus simple et le mouillage de la flotte est prévu au fond de la baie, ce qui pose par contre la question de la possibilité de la quitter par la suite.

Néanmoins, à la fin novembre 1796, les préoccupations de Morard de Galles et Hoche se portent avant tout sur la possibilité même de sortir de Brest. En effet, alors que le général en chef estime l'expédition globalement prête depuis le 14 novembre, l'obstacle de la flotte ennemie au large de Brest reste entier<sup>87</sup>. Selon Truguet, la flotte doit donc être renforcée et attendre l'arrivée de l'amiral Richery, qui, de retour de Terre-Neuve, a mouillé devant Rochefort le 5 novembre 1796<sup>88</sup>. Morard réagit en ces termes à l'annonce de l'envoi de Richery par Truguet, dans une lettre du 23 novembre : « Ce renfort m'est d'autant plus précieux que je ne puis me dissimuler, d'après les nouvelles de la mer, que l'ennemi croise en forces supérieures à l'entrée de la Manche pour s'opposer à notre passage<sup>89</sup>. » L'amiral semble donc considérer qu'un combat sera nécessaire pour

<sup>86</sup> SHD-MV, BB4 103 f°4 à 6, projets de mouillage pour l'expédition d'Irlande de 1796, sans date.

<sup>87</sup> Edouard DESBRIÈRE, 1793-1805 : *projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques, volume 1*, *op. cit.*, p. 157.

<sup>88</sup> SHD-MV, BB4 106, f°337, « Extrait du journal et compte rendu au ministre de la marine par le Contre-Amiral Richery, commandant une escadre de la République française partie de Cadix le 18 thermidor l'an 4<sup>ème</sup> chargée d'une expédition sur l'île de Terre-Neuve arrivée en rade de l'île d'Aix le 15 brumaire l'an 5<sup>ème</sup> de la République », entrée du 15 brumaire an V (5 novembre 1796).

<sup>89</sup> Edouard DESBRIÈRE, 1793-1805 : *projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques, volume 1*, *op. cit.*, p. 159.

réaliser l'expédition d'Irlande, malgré les consignes de prudence du Directoire exécutif, réaffirmées au même moment<sup>90</sup>. Finalement, un compromis semble avoir été adopté par Morard avec le choix d'attendre Richery, puis de sortir par le Raz de Sein, malgré le grand danger posé par ce passage étroit et dans lequel agissent des courants très puissants : « Un combat devant être évité autant que possible, il sera préférable de sortir par le Raz plutôt que par l'Iroise et de faire quelque temps route O[uest].-S[ud].-O[uest] du monde dans l'espoir que, décrivant une portion de cercle, nous les éviterons plus sûrement<sup>91</sup>. » Mais ce compromis s'apparente en réalité à une indécision lourde de conséquences : en voulant parer à toute éventualité et donc en refusant de trancher entre escadre de raid et flotte qui envisage le combat, l'expédition perd un temps précieux.

À cette date, la présence de Colpoys devant Brest a en réalité déjà eu un effet particulièrement significatif et qui n'est jamais relevé : empêcher Richery de se rendre à Brest beaucoup plus tôt dans la saison. En effet, l'amiral français n'avait nullement l'intention d'atteindre la France à hauteur de Rochefort. Mais lorsqu'il approche Brest par le sud avec son escadre le 4 novembre, il trouve l'ennemi en force : « Les derniers avis que j'avais eu de la position des Anglais m'avaient fait espérer que sans compromettre les bâtimens de l'escadre je pouvais essayer de passer par le ras [mais] le citoyen Oré m'a assuré que du hauts des mâts plusieurs personnes avait très bien distingué huit gros bâtimens<sup>92</sup>. » Richery doit donc renoncer à entrer en rade du fait de la présence des vaisseaux de Colpoys dans l'Iroise, et c'est seulement à ce moment-là qu'il se dirige vers Rochefort, où il parvient le lendemain<sup>93</sup>. Ce point est fondamental, car l'arrivée de Richery au début novembre aurait certainement permis de réaliser l'expédition durant une fenêtre météorologique plus clémente.

Ce n'est en effet que le 12 décembre que Richery parvient finalement à se glisser dans la rade de Brest depuis Rochefort<sup>94</sup>. Sans le savoir, Colpoys et ses vaisseaux ont donc fait perdre plus d'un mois à Richery : leur action mérite donc d'être réévaluée. L'amiral anglais a d'ailleurs pleinement conscience que les vaisseaux de Richery lui ont échappé, ce dont il se désole auprès du premier lord de l'Amirauté<sup>95</sup>. En revanche, ce revers n'incite pas Colpoys à rapprocher ses navires

---

<sup>90</sup> « Vous saurez vous faire jour au travers des escadres ennemies, si elles s'opposent à votre passage » (RADE, tome 2, p. 363. Lettre du Directoire exécutif à Hoche, 5 frimaire an V-25 novembre 1796).

<sup>91</sup> Edouard DESBRIÈRE, *1793-1805 : projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques, volume 1*, op. cit., p. 160. Lettre de Morard de Galles au Ministre de la Marine, 5 frimaire an V (25 novembre 1796). Sur le Raz de Sein et la configuration des approches de Brest, voir *infra* schéma n°10.

<sup>92</sup> SHD-MV, BB4 106, f°336, « Extrait du journal et compte rendu au ministre de la marine par le Contre-Amiral Richery... », entrée du 14 brumaire an V (4 novembre 1796).

<sup>93</sup> Voir *supra* schéma n°8.

<sup>94</sup> Edouard DESBRIÈRE, *1793-1805 : projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques, volume 1*, op. cit., p. 164.

<sup>95</sup> Julian CORBETT, Herbert RICHMOND (eds.), *The Spencer Papers*, op. cit., vol. 1, p. 367. Lettre de Colpoys à Pellew, 12 décembre 1796.

de ligne de la rade ; quant aux unités légères britanniques, elles se font chasser de l'Iroise par les vaisseaux rasés français quelques jours avant le départ de l'expédition, notamment par le *Scaevola*, judicieusement employé par Morard et Bruix<sup>96</sup>. L'arrivée de Richery a en effet accéléré les préparatifs en rade et redonné courage aux marins : un changement d'ambiance qui est relevé par de nombreux militaires comme Hédouville<sup>97</sup>.

Deux vaisseaux de Richery se joignent à la flotte destinée à l'expédition, sur laquelle les soldats ont embarqué depuis plusieurs jours. L'armée navale avec cet apport comprend 17 vaisseaux de ligne ; l'absence de trois-ponts montre que malgré les hésitations, l'expédition se veut d'abord fondée sur la vitesse et ne recherche en aucun cas la bataille. Ce point est essentiel car l'ampleur du projet de débarquement a parfois fait présenter la flotte impliquée comme une des plus grandes de la période, or il n'en est rien : la sortie du « Grand Hiver » totalisait plus du double de navires de ligne, 35, dont plusieurs vaisseaux à trois-ponts. La force navale rassemblée n'en reste pas moins respectable :

| Vaisseau                 | Capitaine          | Canons | Force d'origine    |
|--------------------------|--------------------|--------|--------------------|
| <i>Indomptable</i>       | Bedout             | 80     | Flotte de Brest    |
| <i>Fougueux</i>          | Maistrat           | 74     | Division Thévenard |
| <i>Mucius</i>            | Querangal          | 74     | Flotte de Brest    |
| <i>Redoutable</i>        | Moncousu           | 74     | Flotte de Brest    |
| <i>Patriote</i>          | Lafargue           | 74     | Flotte de Brest    |
| <i>Révolution</i>        | Dumanoir Le Pelley | 74     | Escadre de Richery |
| <i>Nestor</i>            | Durand Linois      | 74     | Flotte de Brest    |
| <i>Cassard</i>           | Dufay              | 74     | Flotte de Brest    |
| <i>Droits de l'Homme</i> | Lacrosse           | 74     | Flotte de Brest    |
| <i>Tourville</i>         | Henry              | 74     | Flotte de Brest    |
| <i>Éole</i>              | Malin              | 74     | Flotte de Brest    |
| <i>Pégase</i>            | La Roncière        | 74     | Escadre de Richery |
| <i>Séduisant</i>         | Dufosse            | 74     | Flotte de Brest    |
| <i>Pluton</i>            | Le Brun            | 74     | Flotte de Brest    |
| <i>Constitution</i>      | L'Héritier         | 74     | Flotte de Brest    |
| <i>Trajan</i>            | Le Ray             | 74     | Flotte de Brest    |
| <i>Wattignies</i>        | Thévenard fils     | 74     | Division Thévenard |

Table n°18 : Vaisseaux de la flotte de débarquement en Irlande, décembre 1796<sup>98</sup>

L'expédition comprend en outre le vaisseau rasé *Scaevola*, deux corvettes, deux lougres, sept flûtes et 13 frégates. Hoche et Morard de Galles décident d'embarquer sur une de ces

<sup>96</sup> *Ibid.*, p. 369. Lettre de Pellew à Spencer, reçue le 20 décembre 1796.

<sup>97</sup> Edouard DESBRIÈRE, 1793-1805 : *projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques, volume 1, op. cit.*, p. 164.

<sup>98</sup> SHD-MV, BB4 102 f°04, « Armée navale sortie de la rade de Brest le 25 frimaire an 5<sup>e</sup>, sous le commandement de l'amiral Morard de Galles », 15 décembre 1796.

dernières, la *Fraternité*, bien qu'aucune loi ne les y oblige, comme le relève Truguet ; ce dernier interdit même aux contre-amiraux (Bouvet, Nielly et Richery) de faire de même, mais Bouvet au moins n'en tient pas compte<sup>99</sup>. La cohabitation des marins et des soldats à bord semble se dérouler sans trop de difficultés, en tout cas en ce qui concerne les officiers. Tone note qu'un de ceux de l'armée a embarqué avec lui son épouse ; il n'est pas le seul à avoir recherché une compagnie féminine, car le 24 novembre, Hoche avait ordonné de « renvoyer sans aucun délai les femmes qui ne sont pas désignées pour embarquer<sup>100</sup> ». Tone assiste aussi à des démonstrations d'artillerie qui l'impressionnent beaucoup<sup>101</sup>. En ce qui concerne ce domaine, la flotte a aussi reçu l'ordre d'embarquer les obus de Meudon, à concurrence de cinq par canons sur la flotte ; Truguet semble faire partie des partisans de cette arme, puisqu'il en recommande l'usage, notamment si la flotte devait s'emboîter dans une des baies de la côte d'Irlande (ce qui semble indiquer que l'emploi de ces munitions bénéficie d'une plateforme la plus stable possible<sup>102</sup>). Parmi les signaux prévus à l'avance pour la flotte, le numéro 25 ordonne de « faire charger toutes les batteries avec obus seulement » ; l'emploi général de ces armes semble donc avoir été envisagé très sérieusement<sup>103</sup>.

Alors que les derniers préparatifs sont en cours pour l'expédition, avec l'embarquement des hommes et du matériel, à Paris le Directoire exécutif semble lui de plus en plus inquiet du destin possible de la tentative. Le 12 décembre, d'abord, il ordonne l'envoi à Brest du ministre Truguet, afin d'aplanir les dernières difficultés logistiques<sup>104</sup>. Le 15, les Directeurs écrivent une longue lettre à Hoche l'incitant à bien pondérer la situation avant d'ordonner le départ<sup>105</sup>. Le 17, c'est l'annulation pure et simple du projet qui est ordonnée<sup>106</sup>. Un des facteurs de cette progression dans la réticence est évoqué dans cette correspondance : le besoin en renforts de Bonaparte en Italie. Mais il est permis de penser que l'avancée de la saison et le souvenir de la croisière du Grand Hiver aient pesé lourd. Celle-ci avait fait l'objet d'une annulation de dernière minute, parvenue trop tard au port. Il en va de même en 1796, puisque le 15 décembre Hoche, Morard de Galles et leur flotte ont quitté Brest pour l'Irlande.

---

<sup>99</sup> *Ibid.*, f° 128, lettre de Truguet à Morard, 27 brumaire an V (17 novembre 1796.) L'obligation pour les officiers généraux de passer sur des navires légers décidée suite à la bataille de Prairial a été abrogée le 6 juin 1795 et n'a jamais concerné que les moments de combat naval, pas une mission dans son ensemble. Les contresens à ce propos sont nombreux dans l'historiographie, plusieurs ouvrages prétendant que la loi n'a pas été changée depuis 1794 (Rémi MONAQUE, *Une histoire de la marine de guerre française*, op. cit., p. 238.)

<sup>100</sup> SHD-MV, BB4 102, f° 50, proclamation du général Hoche, 4 frimaire an V (24 novembre 1796). William T. W. TONE, *Memoirs of Theobald Wolfe Tone*, Vol. 2, op. cit., p. 128, entrée du 14 décembre 1796.

<sup>101</sup> William T. W. TONE, *Memoirs of Theobald Wolfe Tone*, Vol. 2, op. cit., p. 124, entrée du 4 décembre 1796.

<sup>102</sup> SHD-MV, BB4 102 f° 82, lettre de Truguet à Villaret, 27 vendémiaire an V (18 octobre 1796).

<sup>103</sup> *Ibid.*, f° 14, « tableau particulier des signaux du Général, adressés à l'armée avec deux flammes », sans date.

<sup>104</sup> RADE, tome 4, p. 448-449, arrêté du Directoire exécutif du 22 frimaire an V (12 décembre 1796).

<sup>105</sup> *Ibid.*, p. 463, lettre du Directoire exécutif à Hoche du 25 frimaire an V (15 décembre 1796).

<sup>106</sup> *Ibid.*, p. 477, arrêté du Directoire exécutif du 27 frimaire an V (17 décembre 1796).

### 3. Bantry et les limites de la stratégie indirecte

L'expédition d'Irlande constitue un des objets les plus saillants d'histoire contrefactuelle. Il est en effet particulièrement difficile d'imaginer quel aurait été le résultat de l'expédition, tant en ce qui concerne les aspects militaires (l'affrontement avec les forces britanniques sur l'île), que politiques (les relations entre la France et l'autorité irlandaise mise en place sur l'île). En revanche, les raisons de l'échec semblent clairement établies : les violentes tempêtes qui ont fait rage sur la côte ouest de l'Irlande autour de Noël 1796<sup>107</sup>. Si la réalité de celles-ci n'est pas à remettre en cause, leur exceptionnalité comme leur influence sur l'échec de l'expédition peuvent en réalité se relativiser<sup>108</sup>. L'échec apparaît lié à un faisceau de facteurs dont les plus importants renvoient à la difficulté de mener une guerre navale sans affronter directement la force organisée de l'adversaire. Du début à la fin de l'expédition, les marins français apparaissent paralysés par la crainte de rencontrer un adversaire qu'ils ont ordre et habitude d'éviter, au point de renoncer trop rapidement à la réussite du débarquement. Leur crainte est avivée par la présence des soldats et du matériel de l'expédition à bord des navires de guerre eux-mêmes (près de 600 soldats sur un navire de ligne), ce qui rend très compliqué un combat naval dans une telle situation d'encombrement ; l'expédition n'a en effet que très peu de transports à proprement parler, c'est-à-dire de navires exclusivement consacrés à cette fonction<sup>109</sup>. La sortie de la flotte est elle aussi marquée par la confusion et les revirements, du fait de la crainte des vaisseaux de Colpoys, pourtant bien éloignés au moment de la sortie de la flotte de Brest.

#### *L'ombre portée de la Royal Navy sur le départ de l'expédition d'Irlande*

La sortie de la flotte de Brest à destination de l'Irlande les 15 et 16 décembre se déroule au moment où il n'y a pas de réel blocus de Brest, puisque les escadres, les convois et les navires isolés

---

<sup>107</sup> Joannès TRAMOND, *Manuel d'histoire maritime de la France*, op. cit., p. 638. Cette idée se retrouve aussi dans une synthèse ancienne sur l'expédition : Edwin H. S. JONES, *An Invasion That Failed : the French Expedition to Ireland, 1796*, Oxford, Blackwell, 1950, 256 p.

<sup>108</sup> John TYRRELL, « Du rôle de la météorologie dans le destin politique », et Thomas BARTLETT, « “L'invasion qui n'eut jamais lieu” : Aspects navals et militaires de l'expédition française en baie de Bantry, 1796 » dans John A. MURPHY, *Les Français sont dans la baie : L'expédition en baie de Bantry, 1796.*, op. cit., p. 29 à 50 et p. 58. Ces deux articles sont discutés en détail *infra*.

<sup>109</sup> À bord, les soldats doivent former un corps de réserve pour la garnison du vaisseau ; mais la principale ambition de Morard et Bruix les concernant, significativement, est formulée ainsi : « ces corps de réserve ont pour but de ne point gêner la manœuvre du vaisseau » (SHD-MV, BB4 102 f°34, ordre imprimé de Morard de Galles, sans date).



français peuvent rentrer et sortir de Brest, même s'ils sont parfois ralentis ou menacés par l'adversaire<sup>110</sup>. La présence de Colpoys à plusieurs kilomètres dans l'ouest d'Ouessant suffit pourtant à rassurer l'essentiel des militaires et du public britannique sur les probabilités d'invasion française<sup>111</sup>. Quelques voix discordantes commencent cependant à se faire entendre en Angleterre à propos de l'efficacité de Colpoys, au moment même de la préparation de l'expédition d'Irlande. En particulier, Pellew, responsable des navires légers opérant dans l'Iroise même, se plaint auprès de Spencer, premier lord de l'amirauté, de la prudence de l'amiral. Ce dernier proscriit en effet l'usage des navires de ligne dans l'Iroise<sup>112</sup>. Il faut se garder de toute téléologie dans l'analyse de ce type de consignes : si l'attitude de la station britannique devant Brest n'est pas celle des flottes de blocus de la période napoléonienne, le fait de tenir la mer en décembre est déjà considéré comme téméraire par les marins français. Reste que la position relativement lointaine des vaisseaux britanniques combinée à la prudence des Français permet le passage de l'expédition, mais non sans que la crainte de Colpoys n'engendre pertes et confusion. Morard et Bruix ont en effet prévu une formation en « tête de serpent » : l'essentiel des vaisseaux doivent être précédés par de nombreux navires légers destinés à annoncer et relayer la découverte éventuelle de la flotte ennemie<sup>113</sup>.

Le bel ordonnancement planifié par les imprimés de Bruix ne résiste néanmoins pas longtemps à la réalité du départ. Le 15 décembre, les dizaines de navires impliqués dans l'expédition s'ébranlent en direction du goulet, malgré le retard dans l'embarquement de l'eau sur les vaisseaux provenant de l'escadre de Richery<sup>114</sup>. Le soir, l'ensemble de l'armée navale sauf ces deux vaisseaux sont à Camaret, en dépit de quelques abordages sur la flotte<sup>115</sup>. Mais dès le 16 décembre, la situation se complexifie : le départ des côtes françaises se fait dans le désordre, avec une partie de la flotte qui emprunte le passage du Raz, et une autre l'Iroise. Pour démêler cette situation complexe, qui a un lourd impact sur la suite de l'expédition et se traduit notamment par la perte du vaisseau *Séduisant* sur les rochers du Tévennec, il faut brièvement passer en revue les sources principales sur lesquelles il est possible de s'appuyer. Celles-ci sont éminemment

<sup>110</sup> En plus des différents vaisseaux de ligne qui se rassemblent à Brest et qui ont été évoqués, des navires légers comme la frégate *Vengeance* parviennent sans grande difficulté dans le port (SHD-MV, BB4 109 f° 121, lettre de Truguet à Siméon, capitaine de vaisseau, 9 vendémiaire an V-30 septembre 1796).

<sup>111</sup> Charles B. ARTHUR, *The Remaking of the English Navy by Admiral St. Vincent : Key to the Victory Over Napoleon : the Great Unclaimed Naval Revolution (1795-1805)*, op. cit., p. 67. Thomas BARTLETT, « “L'invasion qui n'eut jamais lieu” : Aspects navals et militaires de l'expédition française en baie de Bantry, 1796 », art. cit., p. 54-55.

<sup>112</sup> Charles B. ARTHUR, *The Remaking of the English Navy by Admiral St. Vincent: Key to the Victory Over Napoleon : the Great Unclaimed Naval Revolution (1795-1805)*, op. cit., p. 38.

<sup>113</sup> SHD-MV, BB4 102 f° 20, « Tableau figuratif de l'ordre dans lequel doivent naviguer les Frégates destinées à éclairer la marche de l'armée », sans date.

<sup>114</sup> *Ibid.*, f° 178, « Journal de l'amiral Morard de Galles », entrée du 24 frimaire an V (14 décembre 1796).

<sup>115</sup> Edouard DESBRIÈRE, *1793-1805 : projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques, volume 1*, op. cit., p. 172-173.

contradictoire, y compris concernant les horaires des événements décrits. L'historien dispose tout d'abord du point de vue du commandant naval de l'expédition, avec le « Journal de l'amiral Morard de Galles<sup>116</sup> ». Ce document entre fréquemment en contradiction avec le journal de Bouvet, embarqué quant à lui à bord de la frégate *Immortalité*, sans qu'il soit toujours possible ni utile de trancher<sup>117</sup>. Le journal de Nielly, très succinct, est aussi disponible<sup>118</sup>. Enfin, une analyse à chaud des journaux de bord des différents navires a été produite par une commission comprenant notamment Dupetit-Thouars ; celle-ci contient de précieuses indications<sup>119</sup>.

En début d'après-midi du 16, alors qu'un vent d'est souffle régulièrement depuis la veille, et que la flotte attend l'arrivée des vaisseaux *Révolution* et *Constitution*, Morard reçoit l'avis de ses frégates et corvettes d'éclairage envoyées en reconnaissance<sup>120</sup>. Selon leur rapport, l'escadre ennemie s'avère bien présente mais ne s'étend pas au sud d'Ouessant, ce qui semble indiquer que la voie est au moins partiellement libre dans l'Iroise. L'amiral choisit néanmoins dans un premier temps la prudence, et prévient à 14h que la sortie de l'escadre se fera par le Raz de Sein, à l'aide du signal spécifique n°4 qui avait été convenu à l'avance pour l'expédition<sup>121</sup>. En réalité, il s'agit d'un surcroît de précaution probablement inutile car les vaisseaux de Colpoys ne croisent plus devant Ouessant. Par crainte du mauvais temps, ceux-ci sont repartis vers la Manche en quête d'abri, ne laissant que Pellew avec des unités relativement légères pour surveiller la flotte de Brest, notamment l'*Indefatigable* sur lequel il se trouve personnellement<sup>122</sup>. Ce repli de Colpoys fait dire à Thomas Bartlett que le mauvais temps a en réalité été l'allié de l'expédition française plutôt que son bourreau ; ce renversement des perspectives est en bonne partie justifié (notamment pour les événements de Bantry, comme cela sera évoqué), mais Colpoys n'aurait pu dans tous les cas empêcher une sortie par le Raz du fait de son positionnement<sup>123</sup>.

<sup>116</sup> SHD-MV, BB4 102 f°173-204, « Journal de l'amiral Morard de Galles », frimaire-nivôse an V (décembre 1796-janvier 1797).

<sup>117</sup> SHD-MV, BB4 103 f°84-100, « Journal de navigation » de la frégate *Immortalité*, frimaire-nivôse an V (décembre 1796-janvier 1797).

<sup>118</sup> *Ibid.*, f°112 à 116, « Précis des événements arrivés dans le trajet de France en Irlande et des causes qui m'ont forcé de revenir en France », journal de Nielly, frimaire-nivôse an V (décembre 1796-janvier 1797).

<sup>119</sup> *Ibid.*, f°121 à 131, « Résumé des extraits de journaux de l'expédition d'Irlande fait par ordre du commandant des armes Delmotte, par les Citoyens Dupetit-Thouars, chef de Division, La Morandais et Caro, Capitaines de vaisseau », sans date.

<sup>120</sup> SHD-MV, BB4 102 f°179-180, « Journal de l'amiral Morard de Galles », entrée du 26 et du 26 au 27 frimaire an V (16 et 16-17 décembre 1796).

<sup>121</sup> *Ibid.*, f°180, entrée du 26 au 27 frimaire an V (16-17 décembre 1796). *Ibid.*, f°14, « Tableau particulier des signaux du Général, adressés à l'armée avec deux flammes », sans date, signal n°4.

<sup>122</sup> Nicholas A. M. RODGER, *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain, 1649-1815*, op. cit. p. 437-438.

<sup>123</sup> Thomas BARTLETT, « "L'invasion qui n'eut jamais lieu" : Aspects navals et militaires de l'expédition française en baie de Bantry, 1796 », art. cit., p. 58.

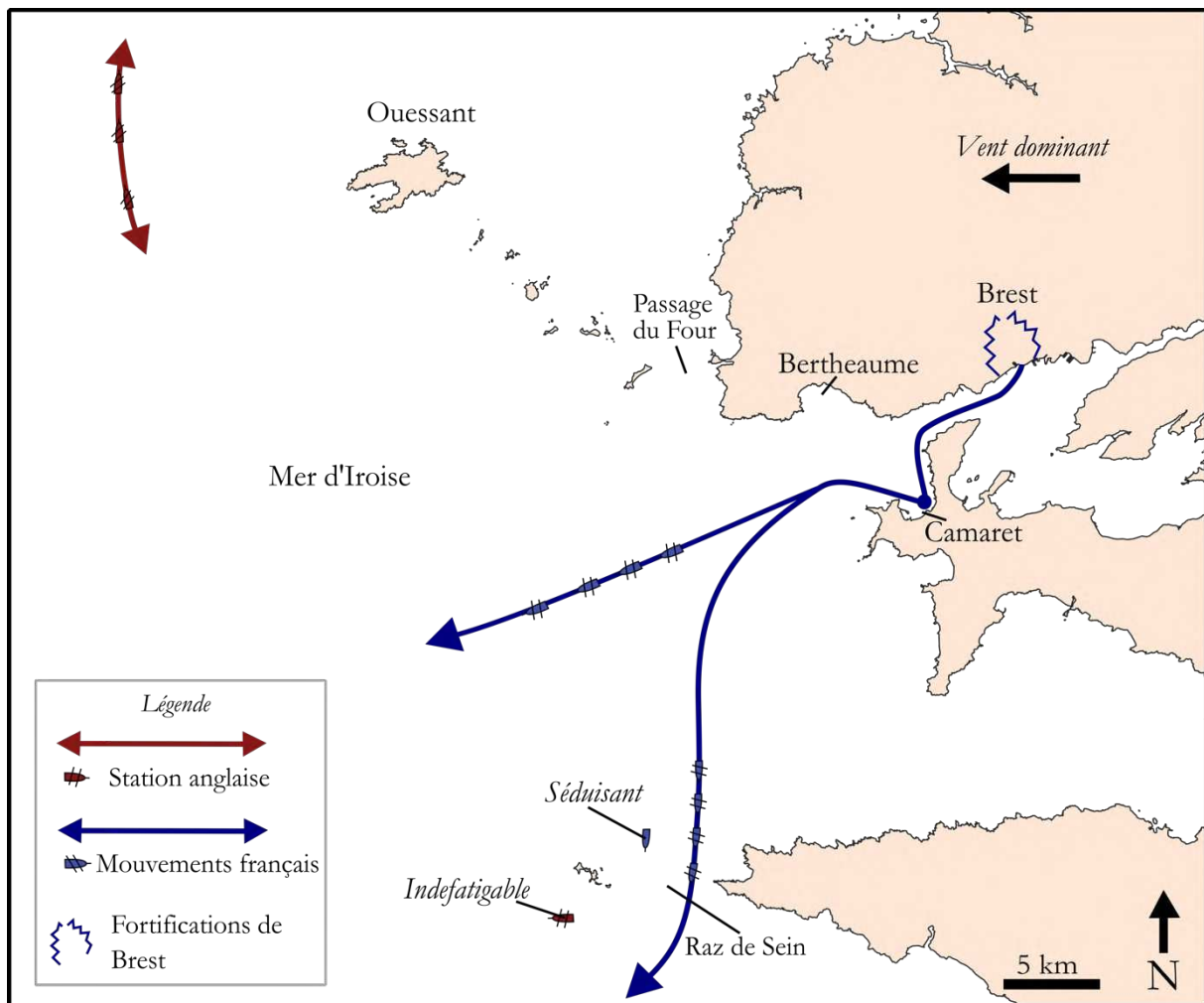


Schéma n°10 : La sortie de l'expédition d'Irlande, 15-16 décembre 1796<sup>124</sup>

Morard s'est peut-être rendu compte que les forces britanniques dans l'Iroise se résument à quelques frégates, car à 14h35, il signale à la flotte de faire cap à l'ouest ¼ sud-ouest, pour demander à la flotte de continuer dans l'Iroise plutôt que de passer par le Raz<sup>125</sup>. Une saute du vent au sud-est semble aussi être au fondement de cette décision de Morard<sup>126</sup>. Le signal est mal appliqué, d'abord car il est relativement peu clair : Morard ne semble pas avoir assorti son ordre de rectification de cap du signal numéro 5, qui ordonne à l'armée navale de passer par l'Iroise<sup>127</sup>.

<sup>124</sup> SHD-MV, BB4 103 f°87 « Journal de navigation », entrée du 26 au 27 frimaire an V (16-17 décembre 1796). SHD-MV, BB4 102 f°180, « Journal de l'amiral Morard de Galles », entrée du 26 au 27 frimaire an V (16-17 décembre 1796). Nicholas A. M. RODGER, *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain, 1649-1815*, op. cit. p. 437-438. Les navires ne sont pas à l'échelle.

<sup>125</sup> SHD-MV, BB4 102 f°238-239, « Signaux fait par l'amiral aux bâtiments de l'armée navale lors de la sortie pour l'expédition d'Irlande, en l'an 5<sup>ème</sup> », 24 nivôse an V (13 janvier 1797).

<sup>126</sup> *Ibid.*, f°180, « Journal de l'amiral Morard de Galles », entrée du 26 au 27 frimaire an V (16-17 décembre 1796).

<sup>127</sup> *Ibid.*, f°14, « Tableau particulier des signaux du Général, adressés à l'armée avec deux flammes », sans date, signal n°5.

Notamment de ce fait, Bouvet affirme dans son journal n'avoir eu « aucun doute que la route du O 1/4 SO signalée à 2h3/4 devait être suivie après avoir doublé le raz<sup>128</sup> ». Le changement de consigne semble aussi avoir été mal répété et transmis et donc n'avoir pas été vu par certains navires. Ce dernier point s'explique notamment par le fait qu'en plus de s'embarquer sur une frégate, Hoche et Morard ont placé celle-ci à l'arrière de la flotte ; les ordres prennent donc du temps à remonter la flotte, et les commandants perdent rapidement prise sur ce qui se déroule en tête de colonne<sup>129</sup>. De plus, ce 16 décembre se trouve être un des jours les plus courts de l'année, et très vite, la luminosité s'affaiblit et rend la communication par pavillons particulièrement difficile. À la nuit tombée, les signaux par fusée, amorces et canons deviennent incompréhensibles au milieu des signaux erratiques de Pellew, qui cherche à perturber les communications françaises, et surtout du canon de détresse du *Séduisant*. En effet, ce vaisseau de 74 qui fait partie de ceux ayant tenté le passage du Raz s'est échoué durant sa tentative et ne tarde pas à sombrer<sup>130</sup>.

Le signal de Morard de passer en définitive par l'Iroise a généralement été interprété très négativement. Pour la plupart des auteurs, le contrordre de l'amiral témoigne d'une fébrilité coupable à l'origine du désordre et de la séparation de la flotte dans les jours qui suivent<sup>131</sup>. Néanmoins, il est probable que cette décision a permis d'éviter la perte d'une partie des vaisseaux de queue, qui auraient dû franchir le Raz dans l'obscurité complète et risquer le sort du *Séduisant*<sup>132</sup>. En effet, l'escadre de queue de Nielly passe la nuit dans l'Iroise, à l'inverse des vaisseaux de l'avant-garde qui passent pour l'essentiel par le Raz, à l'exception notable du *Nestor*, navire de tête<sup>133</sup>. Ce qui n'est que très peu mis en avant dans ce départ, c'est l'importance de l'attente des vaisseaux de Richery dans le retard pris par la flotte, qui est à l'origine de l'impossibilité rapide de communiquer ; Tone l'exprime avec lucidité *a posteriori* : « Notre première erreur capitale a été de partir trop tard de la baie de Camaret, ce qui nous a obligés à

---

<sup>128</sup> SHD-MV, BB4 103 f°87, « Journal de navigation », entrée du 26 au 27 frimaire an V (16-17 décembre 1796).

<sup>129</sup> *Ibid.*

<sup>130</sup> Auguste Marie GICQUEL des TOUCHES, « Souvenirs d'un marin de la république, première partie », art. cit., p. 188. Selon l'auteur, le *Séduisant* aurait confondu le rocher de Tévennec avec son matelot d'avant.

<sup>131</sup> Edouard DESBRIÈRE, 1793-1805 : *projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques, volume 1*, op. cit., p. 175. Rémi MONAQUE, *Une histoire de la marine de guerre française*, op. cit., p. 239.

<sup>132</sup> Bedout sur l'*Indomptable* confie à Tone que le vaisseau, passé par le Raz, a échappé de peu à la destruction, frôlant les récifs de très près (William T. W. TONE, *Memoirs of Theobald Wolfe Tone, Vol. 2*, op. cit., p. 129-130, entrée du 17 décembre 1796.). Auguste Gicquel des Touches, sur le *Nestor*, affirme aussi que son navire a évité le naufrage « par miracle » (Auguste Marie GICQUEL des TOUCHES, « Souvenirs d'un marin de la république, première partie », art. cit., p. 188).

<sup>133</sup> Edouard DESBRIÈRE, 1793-1805 : *projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques, volume 1*, op. cit., p. 178. Les capitaines ne se sont donc pas contentés de suivre simplement leur matelot d'avant, contrairement à de nombreux exemples dans les manœuvres de flotte de la période révolutionnaire.

passer le Raz dans la nuit<sup>134</sup>. » Là aussi, l'indécision sur le format nécessaire à la flotte, à l'origine de l'adjonction de deux vaisseaux de Richery, se révèle délétère. D'une manière plus générale, il faut souligner que c'est la crainte des escadres de Colpoys qui est à l'origine des hésitations du commandant de la flotte, alors qu'en réalité le passage était presque entièrement libre. Une longue habitude d'éviter le combat et de le perdre quand il a lieu, liée à l'emploi de la stratégie indirecte, a lourdement pesé sur l'état d'esprit des marins. Les militaires comme Hoche n'ont donc pas entièrement tort lorsqu'ils sous-entendent ou affirment l'existence d'une forme de pusillanimité chez les cadres de la marine.

Le matin du 17 décembre, suite à la confusion de la nuit, la flotte française se trouve donc tronçonnée en trois groupes ; au sud-ouest du Raz, sous les ordres de Bouvet, huit vaisseaux, dont tous ceux qui ont passé le Raz ; dans l'ouest de l'Iroise, sept vaisseaux sous les ordres de Nielly<sup>135</sup>. Un troisième groupe comprend la frégate amirale de Morard et Hoche ; partie parmi les tout derniers navires, elle tombe sur le *Nestor* qui la suit, mais ce petit groupe s'avance trop durant la nuit, et se retrouve au jour plus à l'ouest que tous les autres éléments de la flotte<sup>136</sup>. Le seul vaisseau manquant à l'appel est évidemment le *Séduisant*, qui n'obtient pas de secours avant le lendemain matin, les autres unités de l'expédition ne pouvant songer qu'à leur propre sauvegarde. Ce sont finalement les simples embarcations des pêcheurs de l'île de Sein qui parviennent à sauver les deux tiers des 1 300 hommes à bord<sup>137</sup>. Ce vaisseau était âgé et n'avait été armé qu'en dernier parmi les navires de ligne de la flotte de Brest, avec ordre de le laisser en arrière si nécessaire ; ce manque de confiance dans les qualités du navire peut peut-être se relier à l'événement de son naufrage<sup>138</sup>. Le matériel archéologique issu des fouilles de l'épave montre bien l'ambiguïté de l'expédition : les équipements d'infanterie ont été retrouvés en grande quantité, mais aussi l'artillerie du navire, dont

---

<sup>134</sup> « *Our first capital error was in setting sail too late from the bay of Camaret, by which means we were obliged to pass the Raz in the night* » (William T. W. TONE, *Memoirs of Theobald Wolfe Tone*, Vol. 2, *op. cit.*, p. 149, entrée du 25 décembre 1796).

<sup>135</sup> SHD-MV, BB4 103 f°122, « Résumé des extraits de journaux de l'expédition d'Irlande fait par ordre du commandant des armes Delmotte, par les Citoyens Dupetithouars, chef de Division, La Morandais et Caro, Capitaines de vaisseau », sans date.

<sup>136</sup> Edouard DESBRIÈRE, 1793-1805 : *projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques, volume 1*, *op. cit.*, p. 180-181.

<sup>137</sup> « Le naufrage du vaisseau le *Séduisant*, en mer d'Iroise », *Naufrages & épaves au Ponant Société d'Archéologie et de Mémoire Maritime*, [En ligne], mis en ligne le 30 octobre 2017, consulté le 22 juin 2023. URL : <https://archeosousmarine.net/seduisant.php>

<sup>138</sup> « Nous avons arrêté avec le Général Hoche que le vaisseau le *séduisant* serait réarmer le plus promptement possible mais que cependant il ne nous arrêterait pas si tout était prêt avant qu'il le fut. » (SHD-MV, BB4 102 f°150, lettre de Morard de Galles au Ministre de la Marine, 21 brumaire an IV-12 novembre 1795). Voir la fiche du vaisseau *Séduisant* en Annexe n°3.48.

un obusier de vaisseau modèle 1786 ; il ne s'agit pas d'un armement en flûte, et le *Séduisant* devait être prêt à un combat naval<sup>139</sup>.

De leur côté, les Britanniques sont dans une situation stratégique difficile, car malgré l'action individuelle efficace de Pellew, le navire qu'il envoie annoncer la sortie des Français à Colpoys ne parvient pas à le trouver<sup>140</sup>. Durant de très longues journées, aucune flotte britannique majeure n'a l'information de la présence à la mer de la flotte de Brest, et encore moins une idée de sa destination, sur laquelle Pellew aussi se trompe, puisqu'il imagine le Portugal comme objectif principal de la flotte française<sup>141</sup>. L'espoir que le passage de l'armée navale par le Raz donne l'impression d'une mission destinée au sud de l'Europe a donc partiellement fonctionné. Contrairement à une lecture téléologique fréquente, et qui place une emphase excessive sur la personne de Hoche, le débarquement était donc toujours parfaitement possible à l'issue du départ du 16 décembre et l'expédition se trouve même dans une situation relativement favorable.

#### *Dans la baie : une expédition sans subsidiarité ni ténacité*

Faisant le constat de leur isolement, les différents commandants des tronçons de la flotte ouvrent leurs instructions secrètes le 17 décembre au matin ; celles-ci leur prescrivent un rendez-vous à 40 lieues à l'ouest de Brest, c'est-à-dire suffisamment loin au large pour avoir dépassé avec certitude les stations britanniques<sup>142</sup>. Le groupe le plus important, qui rassemble l'essentiel des vaisseaux des escadres de Nielly et de Richery, se met en route vers l'ouest, ce dernier prenant la tête de l'escadre avec le vaisseau *Pégase*<sup>143</sup>. Le 18 à midi, les deux amiraux s'estiment à hauteur du rendez-vous, et, constatant l'absence d'unités amies, décident de faire route pour l'Irlande, vers laquelle ils envoient un lougre en éclaireur. Mais dès le lendemain, des voiles sont signalées : il s'agit du groupe de Bouvet, qui rallie et prend le commandement de la flotte en tant que plus ancien au grade de contre-amiral<sup>144</sup>. Tous les vaisseaux sont alors rassemblés sauf le *Nestor*, qui se trouve plus au sud avec Morard sur l'*Immortalité*. En cherchant ses subordonnés, cet amiral et la petite

---

<sup>139</sup> Voir une partie du matériel archéologique récupéré en Annexe n°16.9, qui illustre bien ces deux dimensions.

<sup>140</sup> Thomas BARTLETT, « "L'invasion qui n'eut jamais lieu" : Aspects navals et militaires de l'expédition française en baie de Bantry, 1796 », art. cit., p. 58.

<sup>141</sup> *Ibid.*

<sup>142</sup> SHD-MV, BB4 103 f°123, « Résumé des extraits de journaux de l'expédition d'Irlande fait par ordre du commandant des armes Delmotte, par les Citoyens Dupetithouars, chef de Division, La Morandais et Caro, Capitaines de vaisseau », sans date.

<sup>143</sup> *Ibid.*, f°112.

<sup>144</sup> *Ibid.*, f°87, « Journal de navigation », entrée du 28 au 29 frimaire an V (18-19 décembre 1796).

division qu'il a rassemblée ont perdu du temps sur la route de l'Irlande. Néanmoins, Hoche et Morard ne font pas route délibérément au sud, contrairement à ce qu'affirme Desbrière<sup>145</sup>.

Si le général en chef reste donc séparé du reste de l'expédition, celle-ci se trouve presque entièrement rassemblée le 19 décembre. La flotte de débarquement se trouve donc en réalité quasiment au complet et en bonne position, avec un vent favorable en direction de l'Irlande. Le moral de Tone, touché par la dispersion de la flotte, remonte en flèche, comme en témoigne son journal<sup>146</sup>. L'absence de Hoche sur laquelle les récits se focalisent généralement n'a guère d'impact. En effet, après une conférence des amiraux, la flotte poursuit sa route vers l'Irlande :

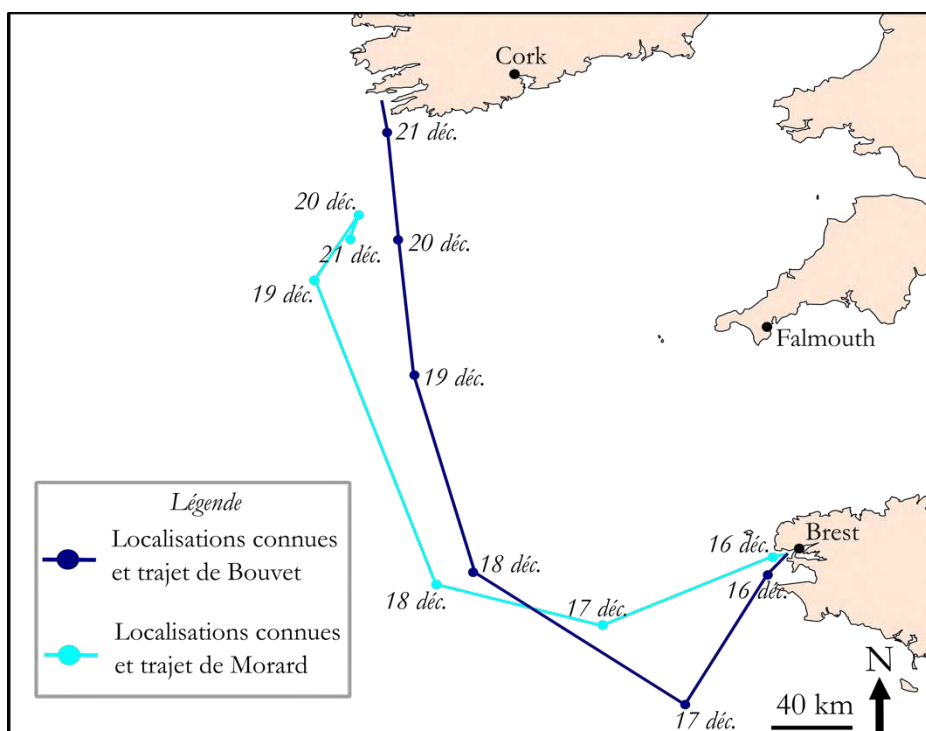


Schéma n°11 : Trajectoires de Hoche et de Morard de Galles vers l'Irlande<sup>147</sup>

La peur de rencontrer une flotte britannique, déjà sensible dans les précautions prises au moment de la rencontre entre les groupes de Nielly et de Bouvet, continue dans la navigation vers l'Irlande d'avoir des effets négatifs. En effet, le 20 décembre, la frégate de Morard et Hoche

<sup>145</sup> Edouard DESBRIÈRE, *1793-1805 : projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques, volume 1*, op. cit., p. 184-185. SHD-MV, BB4 102 f°210-211, table de loch de l'*Immortalité*, entrées du 28 au 29 et du 29 au 30 frimaire an V (18 au 20 décembre 1796). Il n'est possible de relever qu'une seule heure cap au sud-ouest, la frégate fait route au nord-nord-est l'essentiel du temps.

<sup>146</sup> William T. W. TONE, *Memoirs of Theobald Wolfe Tone, Vol. 2*, op. cit., p. 132, entrée du 19 décembre 1796.

<sup>147</sup> SHD-MV, BB4 102 f°173-204, « Journal de l'amiral Morard de Galles », frimaire-nivôse an V (décembre 1796-janvier 1797). SHD-MV, BB4 103 f°84-100, « Journal de navigation » de la frégate *Immortalité*, frimaire-nivôse an V (décembre 1796-janvier 1797).

aperçoit la flotte française dans le nord-est à 23 heures, mais ne tente pas de se rapprocher par crainte qu'il s'agisse d'unités de la *Royal Navy* ; il s'agissait probablement en réalité des unités de Bouvet lui-même<sup>148</sup>. Après cette journée, le destin des deux groupes diverge définitivement, comme leur trajectoire l'illustre. Cette situation souligne une fois de plus la difficulté de réaliser une opération complexe sans maîtrise de la mer. Le lendemain, que ce soit pour continuer sa manœuvre de fuite ou pour aller à la recherche de la flotte française qui serait moins avancée, l'*Immortalité* fait route vers l'est-sud-est, prenant pour la première fois une route radicalement différente de celle du reste de l'expédition.

De son côté, malgré l'absence de l'adversaire tant redouté sur la côte irlandaise, la flotte principale accumule les difficultés dès que la terre apparaît, le 21 décembre. En effet, il semble établi nettement que l'expédition se trouve bien trop à l'ouest par rapport à son but, et perd encore du chemin vers l'ouest du fait de fausses manœuvres. Or, le but de l'expédition, la baie de Bantry, se situe désormais à l'est et chaque mille dans cette direction doit être gagné au louvoyage, car les vents d'est continuent de souffler régulièrement, comme depuis le départ de Brest<sup>149</sup>. C'est le début d'une lutte acharnée pour atteindre le fond de la baie de Bantry, alors que les conditions météorologiques se dégradent rapidement, au point d'éloigner Hoche qui est toujours en haute mer, là où le vent souffle le plus fort. La flotte principale, elle, lutte du mieux qu'elle peut, du matin du 21 décembre au matin jusqu'au 22 dans l'après-midi pour gagner le fond de la baie, naviguant jour et nuit dans une mer très agitée. Une ambiguïté apparaît néanmoins rapidement dans les sources. Nielly décrit en effet ainsi sa manœuvre le 21 décembre : « Nous continuâmes le reste du jour et toute la nuit de louvoyer pour aller au mouillage n°2<sup>150</sup>. » Il s'agit donc de l'emplacement au fond de la baie de Bantry, et non du mouillage n°1 plus facilement accessible et prévu justement pour le cas de vents d'est dominants<sup>151</sup>. Ce choix est difficilement compréhensible, d'autant qu'à ce stade l'escadre se trouve à l'entrée de la baie et n'a donc pu sonder la qualité du mouillage n°1.

La progression est très difficile et discriminante : seuls les meilleurs voiliers parviennent à progresser en tirant des bords au plus près du vent ; les autres sont rejetés vers le large. Le 22 au matin, Bouvet note que : « Le louvoyage [est] difficile par le peu d'espace à parcourir, [...] et la

---

<sup>148</sup> SHD-MV, BB4 102 f°210-211, table de loch de l'*Immortalité*, entrée du 30 frimaire au 1<sup>er</sup> nivôse an V (20 au 21 décembre 1796). Edouard DESBRIÈRE, 1793-1805 : *projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques*, volume 1, *op. cit.*, p. 185.

<sup>149</sup> SHD-MV, BB4 103 f°91, « Journal de navigation », entrée du 30 frimaire au 1<sup>er</sup> nivôse an V (20 au 21 décembre 1796).

<sup>150</sup> *Ibid.*, f°113, « Précis des événements arrivés dans le trajet de France en Irlande et des causes qui m'ont forcé de revenir en France », journal de Nielly, entrée du 1<sup>er</sup> nivôse an V (21 décembre 1792).

<sup>151</sup> Voir schéma n°9.



grande quantité de batimens exigeant une précaution et une surveillance très exactes<sup>152</sup>. » À 13 heures ce jour-là, les navires les plus avancés sont par le travers de l'île de Bear, et sont donc dans la baie, bien que peu avancés<sup>153</sup>. Tone se lamente : « Deux heures : nous tirons des bords depuis huit heures ce matin, et je suis sûr que nous n'avons pas gagné cent yards ; le vent est droit devant, et la flotte s'est dispersée, plusieurs navires étant loin sous le vent<sup>154</sup>. » Dans l'après-midi, Bouvet fait mouiller les navires avancés avec lui en plein milieu de la baie, peut-être pour conserver un peu d'eau à courir en cas de saute de vent. À l'entrée de la baie, les navires moins performants n'ont pas cette possibilité et doivent passer toute la nuit sous la voile ; c'est notamment le cas du *Pégase*, « qui n'avait pas une seule voile en bon état » depuis la campagne de Terre Neuve, ce qui montre encore une fois le caractère discutable de l'ajout tardif de ces unités à l'expédition<sup>155</sup>. Dans ce groupe resté loin sous le vent, sans surprise, des abordages ont lieu dans l'obscurité entre navires sur des bords opposés. Le *Redoutable* notamment percute la frégate *Résolue* où se trouve Nielly, qui rapporte une importante mauvaise volonté des équipages dans la réparation du navire<sup>156</sup>.

Le 23 décembre, les navires avancés sont toujours au mouillage. Le matin, le vent souffle en tempête ; mais dans l'après-midi, la mer se calme très largement<sup>157</sup>. Il faut de fait rester prudent vis-à-vis des témoignages sur les conditions météorologiques du moment, embellies par l'enjeu et le vécu des acteurs ; en réalité, les tempêtes que subit la flotte française ne sont pas exceptionnelles pour l'ouest de l'Irlande dans le cœur de l'hiver, ainsi que l'a montré John Tyrell en employant les relevés météorologiques continus produits par des observatoires et des particuliers dans toute l'Irlande<sup>158</sup>. Tout porte à croire que depuis la soirée du 23 décembre et durant toute la journée du 24, il était possible de naviguer ou de débarquer ; Desbrière souligne à ce propos que durant cette période, les canots des officiers circulent sans trop de difficultés entre les navires<sup>159</sup>. En effet, cette

<sup>152</sup> SHD-MV, BB4 103 f°92, « Journal de navigation », entrée du 1<sup>er</sup> au 2 nivôse an V (21 au 22 décembre 1796).

<sup>153</sup> *Ibid.* Voir schéma n°9.

<sup>154</sup> « *Two o'clock : — we have been tacking ever since eight this morning, and I am sure we have not gained one hundred yards ; the wind is right a-head, and the fleet dispersed, several being far to leeward.* » (William T. W. TONE, *Memoirs of Theobald Wolfe Tone*, Vol. 2, *op. cit.*, p. 138, entrée du 22 décembre 1796).

<sup>155</sup> SHD-MV, BB4 103 f°127, « Résumé des extraits de journaux de l'expédition d'Irlande fait par ordre du commandant des armes Delmotte, par les Citoyens Dupetithouars, chef de Division, La Morandais et Caro, Capitaines de vaisseau », sans date.

<sup>156</sup> *Ibid.*, f°113, « Précis des événemens arrivés dans le trajet de France en Irlande et des causes qui m'ont forcé de revenir en France », journal de Nielly, entrée du 2 nivôse an V (22 décembre 1792).

<sup>157</sup> Pour l'amiral Nielly, « le temps était navigable » pendant l'essentiel de la journée. (SHD-MV, BB4 103 f°113, « Précis des événemens arrivés dans le trajet de France en Irlande et des causes qui m'ont forcé de revenir en France », journal de Nielly, entrée du 3 nivôse an V-23 décembre 1792).

<sup>158</sup> John TYRRELL, « Du rôle de la météorologie dans le destin politique » dans John A. MURPHY, *Les Français sont dans la baie : L'expédition en baie de Bantry, 1796*, *op. cit.*, p. 47-48.

<sup>159</sup> Edouard DESBRIÈRE, *1793-1805 : projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques, volume 1*, *op. cit.*, p. 189-190.

accalmie est employée à des conseils de guerre qui auraient pu être évités par une direction militaire plus décidée. Le temps perdu apparaît considérable : ce n'est que dans l'après-midi du 24 que Grouchy, commandant les forces de terre en l'absence de Hoche, accepte la proposition de débarquer qui lui a été faite par ses subordonnés (sans qu'il prenne d'initiative de lui-même), avec notamment une forte insistance de Tone<sup>160</sup>. La flotte refait alors laborieusement voile vers l'est ; Tone décrit avec piquant la progression de l'expédition :

Nous avons jeté l'ancre à six heures et gagné au moins cinquante mètres, je pense, je n'exagère rien. Nous progressons avec une rapidité vraiment surprenante si l'on considère qu'il ne nous a guère fallu plus de huit heures pour couvrir cette distance, et de plus, une petite brise rafraîchissante nous arrive de l'est, ce qui est proprement délicieux<sup>161</sup>.

L'ambiguïté persiste néanmoins sur le site de débarquement recherché : il est possible qu'il s'agisse là encore du fond de la baie, et non du mouillage n°1 ; Tone notamment exprime l'espoir d'être le lendemain à Bantry<sup>162</sup>. Néanmoins à la nuit tombée Bouvet mouille à nouveau au milieu de la baie, au niveau de la pointe est de l'île de Bear, et ordonne un débarquement dans la zone du nord-nord-est pour le lendemain, ce qui peut désigner le mouillage n°1<sup>163</sup>. Quoi qu'il en soit, l'occasion est perdue car dès le lendemain 25 décembre les vents d'est redoublent en tempête.

Il est très probable que si le signal de débarquer au mouillage n°1 avait été envoyé dès que le temps se calme le 23 décembre, depuis la frégate *Immortalité* (c'est-à-dire au nom de Grouchy et Bouvet qui s'y trouvent), il aurait permis de jeter à terre plusieurs centaines d'hommes au strict minimum avant le retour du mauvais temps. Les unités légères se déplacent en effet sans grande difficulté le 24 : le lougre l'*Affronteur*, notamment, reconnaît la zone de débarquement projetée ; le contact se fait aussi par ce biais entre les navires restés en arrière et ceux mouillés dans la baie<sup>164</sup>. Les déboires de la prise de décision militaire concernant le débarquement sont généralement l'occasion d'une déploration de l'absence du général en chef dans la plupart des ouvrages ; ainsi Hugh Gough décrit-il en ces termes la situation : « Seul Hoche avait le charisme et la compétence

---

<sup>160</sup> *Ibid.*, p. 198-200. Desbrière propose un bilan nuancé et convaincant concernant le rôle de Grouchy ; s'il ne mérite pas que la légende noire qui est la sienne suite à son rôle durant la bataille de Waterloo soit étendue à l'Irlande de manière rétrospective, il n'a pas été non plus un général très entreprenant à l'occasion de l'expédition.

<sup>161</sup> Journal de Wolfe Tone, entrée du 24 décembre, traduit par John TYRRELL, « Du rôle de la météorologie dans le destin politique » art. cit., p. 38.

<sup>162</sup> William T. W. TONE, *Memoirs of Theobald Wolfe Tone*, Vol. 2, op. cit., p. 145, entrée du 24 décembre 1796. Comme le remarque Desbrière, Morard est particulièrement ambigu ; il se contente d'écrire que la flotte se dirige vers « le mouillage désigné sur le plan A », sans préciser lequel. (Edouard DESBRIÈRE, 1793-1805 : *projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques*, volume 1, op. cit., p. 197).

<sup>163</sup> SHD-MV, BB4 103 f°94, « Journal de navigation », entrée du 4 au 5 nivôse an V (24 au 25 décembre 1796). Aucun élément ne permet d'affirmer ni d'infirmer que le projet de débarquer le 25 correspond à un retard, et qu'il était possible de commencer les opérations dès le soir.

<sup>164</sup> SHD-MV, BB4 103 f°94, « Journal de navigation », entrée du 4 au 5 nivôse an V (24 au 25 décembre 1796).

nécessaires pour surmonter les difficultés rencontrées à Bantry<sup>165</sup>. » Mahan se situe dans le même registre<sup>166</sup>. Mais ce type d'analyse dénote la reprise sans critique d'un schéma d'héroïsation du général victorieux : en réalité, la paralysie de la hiérarchie militaire en l'absence du commandant donne plutôt à voir une gestion trop verticale de la prise de décision, sans subsidiarité ; illustration d'une concentration du pouvoir excessive dans les mains de Hoche que sa manière de traiter avec les marins, à Brest, laissait déjà percevoir<sup>167</sup>. Il est d'ailleurs permis de se demander si les amiraux limogés par Hoche (Villaret et Vence) n'auraient pas agi plus énergiquement dans la situation de Bantry que ceux choisis de fait par le général en chef. Parmi les officiers réellement présents, il est aussi possible de regretter que le commandement en second ait échoué à Bouvet plutôt qu'à Nielly ou surtout Richery, plus habitués à des commandements autonomes et dans le cas de Richery ayant pratiqué un modeste débarquement à Terre-Neuve seulement quelques mois plus tôt.

Si la décision de débarquer a été laborieuse à prendre, c'est aussi parce que seules les unités les plus avancées sont en mesure de mettre leurs troupes à terre. Ne sont donc disponibles que six mille hommes et quatre pièces d'artillerie : aucune réserve de denrées, pas de tentes ni de chevaux ; ce qui ne décourage pas Wolfe Tone, et représente de fait une force respectable, à condition de trouver un minimum de relais locaux<sup>168</sup>. Surtout, ce premier débarquement (qui n'aurait pas mis à terre l'entièreté des six mille hommes concernés) était susceptible d'être renforcé jusqu'à l'effectif presque complet de l'expédition, car contrairement à la crainte des Français, la *Royal Navy* est encore loin et les navires dispersés se succèdent par la suite dans la baie, au gré de la météorologie ; mais il s'agit là à nouveau d'une vision téléologique des événements.

Si la tempête d'est reprend avec violence le 25 décembre (comme le dit Bouvet « les vaisseaux qui m'avaient rallié étaient très éloignés ayant beaucoup chassés. J'avais dessein de les faire appareiller, mais la force du vent m'en a empêché ainsi que de commencer le débarquement »), tous les espoirs de mettre l'armée à terre ne sont pas abandonnés pour autant<sup>169</sup>. Durant toute la journée du 25, la flotte essuie la tempête au mouillage. Finalement, c'est la frégate des commandants qui cède au temps : à 17h, l'*Immortalité* casse ses câbles d'ancres et doit faire voile vers le large<sup>170</sup>. En traversant la flotte, Bouvet ordonne aux bâtiments sur place de quitter la baie

<sup>165</sup> Hugh GOUGH, « Anatomie d'un échec : La baie de Bantry et l'invasion française de 1796 » dans John A. MURPHY, *Les Français sont dans la baie : L'expédition en baie de Bantry, 1796*, op. cit., p. 22.

<sup>166</sup> Alfred T. MAHAN, *The Influence of sea power upon the French Revolution and Empire: 1793-1812*, volume 1, op. cit. p. 354.

<sup>167</sup> Là aussi le parallèle avec Bonaparte, prompt à écarter les talents qui lui font de l'ombre, est pertinent.

<sup>168</sup> William T. W. TONE, *Memoirs of Theobald Wolfe Tone*, Vol. 2, op. cit., p. 143-144, entrée du 24 décembre 1796.

<sup>169</sup> SHD-MV, BB4 103 f°95, « Journal de navigation », entrée du 4 au 5 nivôse an V (24 au 25 décembre 1796).

<sup>170</sup> *Ibid.*

avec lui, mais n'est pas compris et/ou pas obéi<sup>171</sup>. Seul le vaisseau *Pluton* doit aussi gagner la haute mer, retranchant encore un peu plus d'hommes à l'effectif disponible pour débarquement<sup>172</sup>. Le commandement échoit alors à Bedout, le plus gradé des officiers de marine restant, sur l'*Indomptable*.

Celui-ci se montre un peu plus tenace puisqu'il maintient sa position encore quelques jours. Le 26 décembre, la tempête se poursuit ; le *Révolution* casse deux câbles et doit alors appareiller en catastrophe, comme le vaisseau *Patriote* puis la flûte *Nicodème*. Bedout ordonne aux unités restantes de relever toutes leurs ancres sauf une, « soit que je voulusse m'enfoncer dans la baie pour effectuer le débarquement, ou que d'autres circonstances me forçassent à prendre la mer » ; il s'agit aussi de préserver les ancres et leur câble et de pouvoir appareiller plus rapidement, au détriment de la solidité du mouillage<sup>173</sup>. Le 27, le temps s'est suffisamment calmé pour une nouvelle conférence des officiers généraux de terre et de mer ; mais cette fois ceux-ci décident de ne pas débarquer les troupes restantes, soit environ 4 000 hommes dépourvus d'artillerie et de logistique<sup>174</sup>. Le procès-verbal de la réunion constitue en réalité un réquisitoire contre le lieu du débarquement, ce qui n'est pas étonnant, Bedout appartenant au clan Villaret, opposé à Bruix depuis le début de l'expédition<sup>175</sup>. Selon Bedout, la décision de lever l'ancre était de toute façon la meilleure, car les unités quittent la baie pendant la nuit au milieu d'une reprise violente du mauvais temps : « Deux heures plus tard [...] il n'eut plus été possible de le faire et nous nous fussions tous perdus<sup>176</sup>. » En effet, le temps commence à se modifier du fait du passage d'une dépression particulièrement violente sur l'Irlande, associée à un retour aux vents dominants d'ouest<sup>177</sup>. Le 28, la situation pour les bâtiments français dispersés au large de la côte ouest de l'Irlande reste délicate car le vent d'est est enfin tombé, mais la mer reste très formée par inertie, une situation dangereuse pour un navire à voile<sup>178</sup>.

Au matin du 29 décembre, le retournement du temps est consommé et c'est un vent d'ouest relativement modéré qui domine<sup>179</sup>. En conséquence, il s'agit de la journée la plus décisive avec celle du 24 pour l'échec de l'expédition. En effet, alors que la situation est à présent favorable pour un débarquement à Bantry, la plupart des groupes de navires isolés choisissent de rentrer à Brest,

---

<sup>171</sup> *Ibid.*, f° 107, lettre de Bedout à Villaret, 25 nivôse an V (14 janvier 1797).

<sup>172</sup> Edouard DESBRIÈRE, *1793-1805 : projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques, volume 1*, *op. cit.*, p. 205.

<sup>173</sup> SHD-MV, BB4 103 f° 108, lettre de Bedout à Villaret, 25 nivôse an V (14 janvier 1797).

<sup>174</sup> *Ibid.*

<sup>175</sup> Edouard DESBRIÈRE, *1793-1805 : projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques, volume 1*, *op. cit.*, p. 208.

<sup>176</sup> SHD-MV, BB4 103 f° 108, lettre de Bedout à Villaret, 25 nivôse an V (14 janvier 1797).

<sup>177</sup> John TYRRELL, « Du rôle de la météorologie dans le destin politique » *art. cit.*, p. 44-45.

<sup>178</sup> SHD-MV, BB4 103 f° 97, « Journal de navigation », entrée du 8 au 9 nivôse an V (28 au 29 décembre 1796).

<sup>179</sup> *Ibid.*, f° 98.

alors que la voie était entièrement libre pour l'Irlande : ce manque de ténacité et d'esprit d'initiative de subordonnés en l'absence du commandant en chef constitue l'explication principale de l'échec de l'expédition, plus qu'un mauvais temps relativement normal pour la saison. Le refus de Bouvet et Bedout, principalement, de retourner à Bantry s'articule à la décision de ne pas débarquer des hommes le 24 : si ce cas de figure avait eu lieu, il est probable que la volonté de compléter le débarquement aurait été plus forte.

Dans le détail, les situations varient quelque peu. Bouvet, complètement isolé, a pris la décision de rentrer dès le 28 au soir :

Le vent se décidant de cette partie [ouest] et ne présumant pas rencontrer désormais les vaisseaux séparés le 3, ni ceux qui étaient avec moi dans la baie de Bantry ; étant d'ailleurs au 4<sup>ème</sup> jour de croisière et à près de 60 lieues dans le SO du cap Mizen Head ne me restant plus que pour dix-huit jours de vivres, en biscuit, ne pouvant plus faire de pain par la démolition du four, me trouvant avec une seule ancre [...] je ne crois pas dans la circonstance critique où je me trouve, retourner à la baie de Bantry où je n'eus certainement pas retrouvé aucun de nos vaisseaux<sup>180</sup>.

L'amiral se trompe dans son diagnostic, et son seul argument véritablement recevable semble être celui des ancres, qui en effet font défaut à de nombreuses unités du fait de leur sortie de la baie de Bantry en coupant les câbles. Bedout, lui, ne mentionne même pas clairement le changement de temps qui aurait permis un retour à Bantry dans de bonnes conditions. La crainte de l'arrivée des Britanniques, certainement ressentie aussi par Bouvet, fonde sa décision de rentrer à Brest, bien qu'il soit entouré de nombreuses unités : « Le 8 au matin [...] je me décidai à faire route pour Brest avant que les Anglais prévenus de nos désastres ne viennent nous en fermer l'entrée<sup>181</sup>. » Là encore, l'ombre portée de la *Royal Navy* (pourtant encore absente pour plusieurs jours) pèse sur le déroulement de l'expédition, et montre toute la difficulté d'opérer sans maîtrise de la mer. Nielly et Richery n'agissent pas plus ; les seuls officiers généraux à profiter de la relative accalmie pour se diriger vers Bantry sont Morard et Hoche eux-mêmes<sup>182</sup>. Ceux-ci se sont séparés du reste des navires qu'ils ont pu rassembler au moment de la sortie, et au gré des coups de vent et des chasses qu'ils ont eu à subir par des navires ennemis. Mais la *Fraternité* n'est pas le seul navire à poursuivre sa mission. Plusieurs capitaines isolés décident d'emmener malgré tout leur bâtiment dans la baie de Bantry, notamment ceux qui n'avaient pas pu y rentrer dans un premier temps. Les arrivées s'enchaînent du 29 décembre au 3 janvier ; Edouard Desbrière a reconstitué avec précision leur chronologie :

Dès le 29 décembre, dans la baie de Bantry qui avait été complètement vidée l'avant-veille, on voit arriver le lougre le *Renard* [...]. Quelques heures après arrivaient les deux frégates la *Cocarde* et la *Romaine* qui, avec le *Nestor*, avaient suivi Hoche jusqu'au coup de vent

---

<sup>180</sup> *Ibid.*, f°97.

<sup>181</sup> *Ibid.*, f°109, lettre de Bedout à Villaret, 25 nivôse an V (14 janvier 1797).

<sup>182</sup> Edouard DESBRIÈRE, 1793-1805 : *projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques, volume 1*, *op. cit.*, p. 206-207.

survenu dans la nuit du 22 au 23 décembre. Le 30, dans la journée, c'était le tour du *Tourville*. Puis successivement arrivent le [vaisseau] *Redoutable*, la *Sirène*, le [vaisseau] *Fougueux*, la *Fidèle* et enfin le [vaisseau] *Nestor* avec le chef de division Linois<sup>183</sup>.

Desbrière n'évoque pas la frégate *Surveillante*, qui s'ajoute à ce groupe, car elle est finalement sabordée du fait de son état catastrophique à cette date, et son équipage transféré. La découverte de l'épave et sa fouille sont venues confirmer ce que les sources affirmaient déjà : le groupe précédemment décrit vient mouiller sans difficultés devant Bantry et l'île Whiddy, puisqu'il est arrivé par vent d'ouest<sup>184</sup>. Si un premier contingent avait débarqué le 24 décembre et s'était emparé de Bantry, ce sont quatre mille hommes qui auraient pu être ajoutés aux troupes de l'expédition, sans difficulté<sup>185</sup>. Même sans cette circonstance, le débarquement pouvait être effectué avec ces troupes ; mais lors d'un énième conseil de guerre tenu le 2 janvier, les officiers généraux refusent la descente, arguant de l'improbabilité des renforts, tout d'abord ; et du manque de vivres et des préparatifs défensifs britanniques (en réalité presque inexistants), deux éléments liés au temps écoulé avant d'avoir pu débarquer<sup>186</sup>. Après avoir eu tant de mal à pénétrer dans la baie, les éléments rassemblés manquent de s'y retrouver piégés par les vents de sud-ouest, qui maintiennent les navires devant Bantry pendant deux jours<sup>187</sup>. Ce n'est que le 6 janvier, alors que les Français sont présents devant les côtes irlandaises d'une manière ou d'une autre depuis 16 jours, que ce dernier contingent fait voile vers Brest<sup>188</sup>.

En effet de leur côté, Hoche et Morard avaient déjà commencé à rebrousser chemin à cette date. Dès le 29 décembre, la *Fraternité* avait rejoint le vaisseau *Révolution* et le vaisseau rasé *Scaevola*<sup>189</sup>. Ce dernier se trouve néanmoins lui aussi au bord du naufrage et son équipage doit être évacué sur le navire de ligne disponible. Le lendemain 30 décembre, en vue de l'Irlande, les commandants apprennent le retrait de Bouvet par une unité légère rencontrée et décident de faire route vers la France ; la situation du *Révolution*, désormais chargé du nombre extravagant de 2 200

---

<sup>183</sup> *Ibid.*, p. 210-211.

<sup>184</sup> Colin BREEN, Wes FORSYTHE, « The French Shipwreck La Surveillante, Lost in Bantry Bay, Ireland, in 1797 », *Historical Archaeology*, vol. 41, n°3, 2007, p. 39-50.

<sup>185</sup> Edouard DESBRIÈRE, 1793-1805 : *projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques, volume 1*, *op. cit.*, p. 212.

<sup>186</sup> SHD-MV, BB4 103 f°129, « Résumé des extraits de journaux de l'expédition d'Irlande fait par ordre du commandant des armes Delmotte, par les Citoyens Dupetithouars, chef de Division, La Morandais et Caro, Capitaines de vaisseau », sans date. À terre, plusieurs colonnes britanniques sont dirigées vers le sud-ouest de l'île à partir du 26 décembre ; mais les contrordres et les difficultés logistiques paralysent le mouvement des médiocres troupes mobilisées (Thomas BARTLETT, « "L'invasion qui n'eut jamais lieu" : Aspects navals et militaires de l'expédition française en baie de Bantry, 1796 », art. cit., p. 61-62).

<sup>187</sup> SHD-MV, BB4 103 f°129, « Résumé des extraits de journaux de l'expédition d'Irlande fait par ordre du commandant des armes Delmotte, par les Citoyens Dupetithouars, chef de Division, La Morandais et Caro, Capitaines de vaisseau », sans date.

<sup>188</sup> *Ibid.*, f°130.

<sup>189</sup> SHD-MV, BB4 102 f°190, « Journal de l'amiral Morard de Galles », entrée du 9 au 10 nivôse an V (29-30 décembre 1796).

hommes (trois fois son équipage théorique), les inquiète aussi particulièrement<sup>190</sup>. Là encore, si en lieu de l'abandon de Bouvet, Hoche avait appris un débarquement même partiel, il aurait certainement pu le renforcer de plus de mille hommes (pour un total de 6 000 hommes, étiage le plus bas) ; et apporter ses qualités personnelles à la bataille. L'expédition n'était donc pas condamnée à l'échec, ni par la météorologie ni par le destin. Mais le travail historique ne peut s'attarder sur ces scénarios alternatifs : le débarquement est un échec, et il convient d'en souligner certaines circonstances et surtout les conséquences.

*Un double échec naval, français et britannique, aux lourdes conséquences*

L'absence de la *Royal Navy* durant l'essentiel de l'expédition d'Irlande a été jugée, à l'époque puis par les historiens, comme une erreur catastrophique. Si l'échec est réel et perçu comme tel par les contemporains, il faut rester prudent, car cette idée est fondée notamment sur une sous-estimation de la marine française ainsi que de la complexité de la maîtrise de la mer, espace immense, changeant, et à ce titre difficile à véritablement contrôler. Là encore, les responsables de l'armée de terre française n'ont pas eu entièrement tort en fustigeant la pusillanimité des marins français, qui sont les plus convaincus, parmi tous les acteurs impliqués, de la nécessaire efficacité de la flotte britannique. Cette crainte d'un adversaire que la marine républicaine a coutume d'éviter représente le facteur majeur de l'abandon de l'expédition le 29 décembre, alors qu'en réalité la marine britannique était encore loin.

Celle-ci à travers Pellew avait pourtant réussi l'étape cruciale pour un plan de défense contre un débarquement, à savoir être tenu au courant de la sortie de la flotte de Brest. Mais l'égarement du messenger de Pellew ralentit la transmission de l'information ; ce n'est que le 22 décembre que Colpoys comprend la présence d'une flotte ennemie à la mer<sup>191</sup>. Sans savoir où celle-ci se trouve, il erre avec sa flotte dans l'entrée de la Manche, et revient finalement à Spithead le 31 décembre<sup>192</sup>. En Angleterre, la nouvelle se répand, car Pellew lui-même est venu mouiller à Falmouth le 20 décembre<sup>193</sup>. Mais à Portsmouth, Bridport déclare le 22 décembre avoir besoin de quatre jours pour préparer sa flotte, délai considérable, et les vents viennent contrarier encore par

---

<sup>190</sup> *Ibid.*, f° 194, entrée du 11 au 12 nivôse an V (31 décembre 1796-1<sup>er</sup> janvier 1797).

<sup>191</sup> Alfred T. MAHAN, *The Influence of sea power upon the French Revolution and Empire: 1793-1812*, volume 1, *op. cit.* p. 360-361.

<sup>192</sup> Thomas BARTLETT, « "L'invasion qui n'eut jamais lieu" : Aspects navals et militaires de l'expédition française en baie de Bantry, 1796 », *art. cit.*, p. 58-59.

<sup>193</sup> Alfred T. MAHAN, *The Influence of sea power upon the French Revolution and Empire: 1793-1812*, volume 1, *op. cit.* p. 353-354.

la suite son départ<sup>194</sup>. Ce n'est donc que le 3 janvier que 14 vaisseaux partent vers l'ouest, soit moins que ceux dont disposait Colpoys au départ ; le temps de faire route, les derniers navires français se sont éclipsés du théâtre irlandais<sup>195</sup>.

Ce faisant les escadres britanniques perdent une occasion formidable de détruire ou au moins disperser l'essentiel de la flotte de Brest ; car celle-ci opère son retour en France dans un désordre complet, de nombreux navires étant contraints de naviguer individuellement. L'envoi d'une escadre de quelques vaisseaux devant Brest, ou surtout le maintien de Colpoys devant ce port, aurait pu avoir un effet désastreux pour la marine républicaine. Les retours s'échelonnent du 1<sup>er</sup> janvier au 14 de ce mois ; beaucoup de navires présentent des avaries et auraient été incapables de présenter une résistance sérieuse. Les premiers rentrés sont Bouvet et Bedout, le 1<sup>er</sup> janvier, avec plusieurs autres vaisseaux dont le *Patriote* et le *Mucius*<sup>196</sup>. Bien que l'essentiel se soit joué au moment de leur décision d'abandonner l'expédition, la rapidité de leur retour fait qu'ils rentrent à Brest avant même le départ de la flotte britannique de Portsmouth. Le 4 janvier, la frégate *Constitution* parvient à son tour à Brest ; puis à partir du 9, les retours se multiplient<sup>197</sup>. C'est d'abord la flûte *Nicodème* qui parvient au port ce jour ; puis le lendemain, les vaisseaux *Pégase*, *Pluton* et la frégate *Résolue* de Nielly<sup>198</sup>. Le 13, ce sont quatre vaisseaux et plusieurs navires légers qui parviennent en rade, qui composent le groupe s'étant attardé en baie de Bantry après le 29 décembre, sous le commandement de Linois<sup>199</sup>. Le lendemain, c'est le *Trajan* qui mouille devant Brest : il fait partie des unités qui après avoir été refoulées par le vent devant Bantry, ont tenté de parvenir au point de débarquement secondaire prévu par les instructions de Bruix, à savoir l'embouchure de la Shannon<sup>200</sup>. Le plus célèbre de ces vaisseaux, par son destin, est le *Droits de l'Homme*.

En effet, il s'agit du seul navire d'importance à avoir été attaqué par des unités britanniques durant l'expédition d'Irlande, par les frégates lourdes de Pellew, lequel a donc été le seul officier à agir réellement contre l'expédition au début et à la fin de la période. Le vaisseau commandé par Lacrosse (qui s'est illustré au début de la période dans les Antilles) a quitté le dernier la côte

---

<sup>194</sup> *Ibid.*, p. 365-366. La configuration des approches de Portsmouth rend notamment le départ compliqué ; car si les vents de sud-est sont commodes pour descendre la Manche vers l'Irlande, ils rendent difficile le simple contournement de l'île de Wight, malgré la distance infime.

<sup>195</sup> *Ibid.*

<sup>196</sup> SHD-MV, BB4 103 f°99-100, « Journal de navigation », entrée du 11 au 12 nivôse an V (31 décembre 1796-1<sup>er</sup> janvier 1797). *Ibid.*, f°109, lettre de Bedout à Villaret, 25 nivôse an V (14 janvier 1797).

<sup>197</sup> *Ibid.*, f°109, lettre de Bedout à Villaret, 25 nivôse an V (14 janvier 1797).

<sup>198</sup> *Ibid.*

<sup>199</sup> *Ibid.*, f°130, « Résumé des extraits de journaux de l'expédition d'Irlande fait par ordre du commandant des armes Delmotte, par les Citoyens Dupetithouars, chef de Division, La Morandais et Caro, Capitaines de vaisseau », sans date. Il s'agit des vaisseaux *Redoutable*, *Tourville*, *Nestor*, *Fougueux*.

<sup>200</sup> *Ibid.*, f°131.



irlandaise, le 7 janvier<sup>201</sup>. Par crainte sans doute d'une présence britannique devant Brest à cette date avancée, Lacrosse décide de faire route sur Belle-Île ; mais le 13 il est rejoint par les deux frégates de Pellew (l'*Amazon* et l'*Indefatigable*) sur la côte du Finistère, par vents d'ouest dominants. Le vaisseau français ne tarde pas à être rattrapé, notamment car il a été avarié dans ses hunes pendant l'expédition. Attaqué sur ses hanches, le *Droits de l'Homme* parvient selon son capitaine, à manœuvrer de manière à éviter tout feu d'enfilade. La riposte s'avère néanmoins très difficile ; Lacrosse ne peut employer sa batterie basse du fait du mauvais temps, « l'eau entrant à plein sabord » et surtout « ce n'est qu'en donnant des arrivées et des olophées très fortes que je pouvais leur envoyer des bordées<sup>202</sup> ». Le navire peut néanmoins compter sur une très puissante mousqueterie, du fait de la présence des soldats à bord. Après extinction des stocks de mitraille, Lacrosse a recours aux obus de Meudon ; le capitaine émet l'hypothèse que ces armes « produisirent des effets à leur bord, ils n'osèrent plus me combattre de si près<sup>203</sup> ». William James dément néanmoins tout effet significatif de ces munitions sur les navires britanniques<sup>204</sup>. Quoi qu'il en soit, c'est la proximité de la côte bretonne qui met définitivement fin au combat, le 14 janvier au matin. L'*Amazon* et le *Droits de l'Homme*, avariés, s'échouent mais dans le cas du vaisseau, trop loin de la terre ferme pour que le transbordement de l'équipage soit possible<sup>205</sup>. Des scènes dramatiques s'ensuivent, jusqu'à ce que le 17 janvier, des chaloupes d'Audierne viennent emporter les survivants de l'équipage, qui laissent près de 350 victimes sur place, décédées dans le combat ou à la suite de leurs blessures, mais aussi noyées ou mortes de faim et de soif durant ces trois jours passés sur des rochers<sup>206</sup>.

D'autres unités moins importantes ont aussi été perdues du fait de l'action de l'ennemi durant la fin de la campagne. La frégate *Tartu*, notamment, est prise par le *Polyphemus* le 31 décembre ; des flûtes et autres bâtiments légers sont aussi perdus<sup>207</sup>. Tous les navires parvenus en France ne rentrent néanmoins pas à Brest : en particulier, la *Fraternité* des commandants en chef débarque finalement ses occupants à La Rochelle le 14 janvier, son destin ayant été singulier au sein de la flotte du début à la fin de l'expédition<sup>208</sup>. Une fois débarqué, Hoche se rend à Paris pour conférer avec le Directoire exécutif sur les événements qui viennent de se dérouler.

<sup>201</sup> SHD-MV, BB4 103 f°47, lettre de Lacrosse au Ministre de la Marine, 30 nivôse an V (19 janvier 1797).

<sup>202</sup> *Ibid.*, f°48-49.

<sup>203</sup> *Ibid.*, f°49.

<sup>204</sup> William JAMES, *The Naval History of Great Britain, volume 2, op. cit.*, p. 13-14.

<sup>205</sup> SHD-MV, BB4 103 f°50, lettre de Lacrosse au Ministre de la Marine, 30 nivôse an V (19 janvier 1797).

<sup>206</sup> *Ibid.*, f°51.

<sup>207</sup> SHD-MV, BB4 109 f°117, « Procès-verbal de la prise de la frégate le *Tartu*, capitaine Magendie, par le vaisseau anglais *Polyphemus* », 11 nivôse an V (31 décembre 1796). Hugh GOUGH, « Anatomie d'un échec : La baie de Bantry et l'invasion française de 1796 », art. cit., p. 22.

<sup>208</sup> Edouard DESBRIÈRE, *1793-1805 : projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques, volume 1, op. cit.*, p. 213.

La direction stratégique-politique de la guerre en France a les plus grandes difficultés à tirer un bilan apaisé de l'expédition d'Irlande. Dès son retour, Hoche se plaint avec violence de l'attitude des marins avant et pendant l'expédition auprès du Directoire exécutif<sup>209</sup>. La recherche d'un bouc émissaire prend le dessus sur l'analyse à l'échelon politique ; c'est Bouvet qui est finalement désigné, destitué et emprisonné<sup>210</sup>. Morard de son côté, marqué par l'âge et la maladie, échappe à toute poursuite, alors qu'il sombre de plus en plus dans le fatalisme ; revenant sur l'expédition, il écrit : « Ma malheureuse étoile a été la plus forte<sup>211</sup>. » Paradoxalement, le Directoire exécutif n'a pas tort lorsqu'il semble aller dans le sens de Hoche en lui écrivant que « si votre zèle avait animé tous les chefs de l'expédition, elle aurait obtenu un succès que des circonstances fâcheuses ont ajourné<sup>212</sup> ». Mais les déficiences des chefs militaires ne sont guère évoquées, sauf à travers les récriminations du général en chef contre Grouchy. Hoche se situe exclusivement dans la position de l'accusateur, et dans sa vendetta contre les marins, va jusqu'à affirmer qu'il n'y a pas eu de tempêtes en mer pendant le temps de l'expédition, et semble donc maintenir l'attitude qui a été la sienne durant tout le temps de l'expédition ; à savoir un refus de prendre au sérieux les difficultés d'une opération à composante navale<sup>213</sup>. Le général est finalement envoyé à la tête de l'armée de Sambre-et-Meuse, conformément aux plans échafaudés au moment de l'annulation avortée de l'expédition d'Irlande<sup>214</sup>.

Du côté des marins, et en particulier du clan Villaret, l'échec de l'expédition est analysé comme une confirmation des objections soulevées quelques mois plus tôt, non sans cynisme. En particulier, Bedout conclut ainsi le récit de ses déboires pendant l'expédition : « Voilà, mon cher général [Villaret] les nombreux événemens qui ont lieu pendant ce peu de temps, vous vous rappellerez que j'en avais prévu une partie, excepté pourtant la séparation du général<sup>215</sup>. » En réalité, l'échec de l'expédition se trouve en bonne partie lié au manque de conviction et de ténacité démontré par les officiers généraux et supérieurs le 29 décembre, ce rôle de Cassandra de Bedout apparaît donc comme particulièrement déplacé ; il est en partie au fondement de l'échec. À l'inverse, à Paris, les Directeurs eux-mêmes estiment que le scénario de l'expédition a au contraire montré la fragilité des défenses de l'Irlande et de la Grande-Bretagne, sans envisager véritablement

<sup>209</sup> Paul BARRAS, Georges DURUY (éd.), *Mémoires de Barras, membre du Directoire*, vol. 2, op. cit., p. 285-286.

<sup>210</sup> PVDE, tome 1, p. 60. Arrêté du Directoire exécutif du 27 pluviôse an V (15 février 1797).

<sup>211</sup> SHD-MV, BB4 102 f°163, lettre de Morard au Ministre de la Marine, 11 pluviôse an V (30 janvier 1797).

<sup>212</sup> RADE, tome 4, p. 768. Lettre du Directoire exécutif à Hoche, 13 pluviôse an V (1<sup>er</sup> février 1797).

<sup>213</sup> Paul BARRAS, Georges DURUY (éd.), *Mémoires de Barras, membre du Directoire*, vol. 2, op. cit., p. 285-286.

<sup>214</sup> RADE, tome 4, p. 721. Arrêté du Directoire exécutif du 5 pluviôse an V (24 janvier 1797).

<sup>215</sup> SHD-MV, BB4 103 f°110, lettre de Bedout à Villaret, 25 nivôse an V (14 janvier 1797).

un renforcement des défenses britanniques, susceptibles de suivre logiquement une aussi chaude alerte. Barras témoigne ainsi dans ses mémoires :

Les circonstances qui ont fait manquer l'expédition d'Irlande sont loin de prouver que cette entreprise soit impossible ; elles ont au contraire démontré que l'insuccès avait tenu à des fautes qu'il était facile d'éviter, et que le succès devenait immanquable si l'on voulait recommencer la tentative. C'est l'opinion de Letourneur, Carnot et Truguet. [...] Je partage sincèrement leur opinion, mais je crois que nous avons des engagements plus pressants<sup>216</sup>.

Barras recommande donc néanmoins la prudence, et la confiance affichée par une bonne partie du Directoire exécutif apparaît aussi comme une manière de valider a posteriori le choix de l'expédition d'Irlande. Les premières nouvelles avaient d'ailleurs été reçues dans un autre esprit par le trio en charge de l'expédition au sein de l'exécutif : « Carnot, Letourneur et le ministre de la Marine s'entretiennent ensemble à voix basse ; ils paraissent appréhender de parler haut de la malheureuse issue de l'expédition d'Irlande<sup>217</sup>. »

Le véritable bilan de la sortie de la flotte de Brest apparaît difficile à appréhender, y compris avec le recul de l'historien. L'expédition est indéniablement un échec, puisqu'elle n'a pas rempli son but de débarquer une force conséquente sur le sol irlandais. De plus, ce faisant, elle a perdu plusieurs centaines d'hommes noyés dans les naufrages des vaisseaux *Séduisant* et *Droits de l'Homme*. En plus de ces navires de ligne perdus, le vaisseau rasé *Scaevola* a dû être sabordé, ainsi que la frégate *Surveillante*. L'ensemble des navires ou presque a été lourdement endommagé dans les coups de vent successifs. Néanmoins, l'effet sur la flotte de ces événements n'est pas aussi impressionnant qu'en apparence. Le *Séduisant* n'avait été armé que pour l'occasion ; le *Scaevola* fait partie des vaisseaux rasés, catégorie de navires qui a démontré à de nombreuses reprises son incapacité à tenir la mer et à agir de manière efficace<sup>218</sup>. Les équipages ont été sauvés pour l'essentiel, et entièrement en ce qui concerne la *Surveillante*. Seul le *Droits de l'Homme* apparaît comme une perte matérielle grave, mais il n'est pas capturé, pas plus que son équipage, et assure la destruction d'une frégate britannique, dont les hommes sont eux faits prisonniers. Pour ce coût finalement relativement limité, la marine française a porté pour la première fois le danger sur le territoire ennemi, avec de lourdes conséquences stratégiques pour la Grande-Bretagne et pour sa politique intérieure.

En Angleterre et en Irlande en particulier, l'expédition laisse des traces profondes et durables. Encore au XX<sup>e</sup> siècle, James Joyce s'en fait l'écho dans l'incipit de son roman *Ulysses* ; les protagonistes se trouvent dans une des tours « Martello » que l'on trouve sur tout le pourtour de l'Irlande. Un des personnages décrit ainsi la genèse de ces tours défensives : « Billy Pitt les a fait

---

<sup>216</sup> Paul BARRAS, Georges DURUY (éd.), *Mémoires de Barras, membre du Directoire*, vol. 2, op. cit., p. 288.

<sup>217</sup> *Ibid.*, p. 284.

<sup>218</sup> Voir *supra* dans ce sous-chapitre.

construire, dit Buck Mulligan, lorsque les Français tenaient la mer<sup>219</sup>. » Comme le souligne Evan Wilson dans l'analyse mémorielle qu'il fait du texte, « les Français ne menacent pas de prendre la mer – ils tiennent de fait la mer<sup>220</sup> ». Cette présence de la marine républicaine à la mer, contrastée avec l'inaction apparente de la *Royal Navy* se situe à l'origine d'une crise de confiance entre la Grande-Bretagne et sa marine, et d'une peur accrue de l'invasion<sup>221</sup>. Parmi les chansons populaires traitant de la tentative de débarquement, « L'invasion de l'Irlande Noël 1796 » voit dans le rejet de la flotte française par les vents un jour de Noël une punition pour l'impiété des Français ; mais elle comporte aussi ce couplet :

Où était Hood et où était Howe  
Et Cornwallis à ce moment  
Où étaient Colpoys, Bridport, ou Pellew,  
Et tous leurs vaillants marins<sup>222</sup> ?

Concrètement en Irlande, l'effectif des *united irishmen*, notamment dans le nord de l'île, s'accroît considérablement après l'expédition, dans l'espoir d'une nouvelle tentative des Français<sup>223</sup>. Surtout, le désir de paix du gouvernement britannique semble s'être accru à l'aune de cette expédition, puisqu'il accepte de reprendre les négociations de paix avec la République sur la base d'un maintien de la rive gauche du Rhin à la France, à la conférence de Lille à l'été 1797<sup>224</sup>. Or, c'est sur ce point qu'avaient échoué les négociations de Malmesbury à l'automne 1796. La stratégie indirecte a donc rempli le rôle attendu d'elle : affaiblir la volonté ennemie de combattre. Mais l'échec de l'expédition, et plus largement le fait que la stratégie indirecte ne vise que cette attrition du moral de l'adversaire, et pas une victoire décisive par la maîtrise de la mer, laisse à la Grande-Bretagne le temps de perfectionner son système naval et de rendre presque inviolable son

---

<sup>219</sup> « *Billy Pitt had them built, Buck Mulligan said, when the French were on the sea [...]* » (Traduction d'Auguste Morel revue par Valéry Larbaud, Stuart Gilbert et l'auteur, 1929.) James JOYCE, *Ulysses*, 1922, cité par Evan WILSON, « The naval defence of Ireland during the French Revolutionary and Napoleonic Wars », *Historical Research*, vol. 92, n° 257, 2019, p. 568). Les tours Martello sont en fait une copie de la tour de la Mortella, en Corse, qui surprend Nelson et ses navires par son opiniâtre défense en 1793. Sur ces tours elles-mêmes, voir William CLEMENTS, *Billy Pitt Had Them Built: The Napoleonic Towers on Ireland*, Dublin, Holliwell Press, 2013, 128 p.

<sup>220</sup> « *The French were not threatening to put to sea – they were in fact on the sea* » (Evan WILSON, « The naval defence of Ireland during the French Revolutionary and Napoleonic Wars », art. cit., p. 568).

<sup>221</sup> Timothy JENKS, *Naval engagements: Patriotism, Cultural Politics, and the Royal Navy, 1793-1815*, op. cit., p. 89.

<sup>222</sup> « *The invasion of Ireland Christmas 1796* »

« *Oh ! Where was Hood, and where was Howe,  
And where Cornwallis then;  
Where Colpoys, Bridport, or Pellew,*

*And all their gallant men?* » (Thomas CROKER, *Popular songs, Illustrative of the French Invasion of Ireland*, London, Percy Society, 1845, p. 47).

<sup>223</sup> Marianne ELLIOTT, *Wolfe Tone*, op. cit., p. 342.

<sup>224</sup> Charles BALLOT, *Les négociations de Lille : 1797*, Paris, É. Cornély et Cie », 1910, p. 48 et 82.

territoire. La stratégie indirecte ne peut laisser espérer qu'une paix de compromis que les Britanniques ont finalement refusée durant les moments clés des guerres de la Révolution et de l'Empire.

Durant l'année 1797, la marine républicaine continue d'ailleurs de porter des coups sérieux aux Britanniques par son choix de la stratégie indirecte ; mais sans néanmoins réussir à faire céder le système politique et économique britannique, alors que la *Royal Navy* se renforce de son côté, illustrant une forme de paradoxe stratégique.

## Le paradoxe de la stratégie indirecte durant la campagne de 1797

« Notre seul espoir est la soumission à l'ennemi », écrit Edmund Burke le 16 avril 1797<sup>1</sup>. L'origine de ce diagnostic fataliste et erroné s'explique facilement, à condition d'écarter toute téléologie de l'analyse du conflit franco-britannique. L'année 1797 apparaît comme la plus critique de l'affrontement outre-Manche. Ébranlé dans ses certitudes militaires par l'expédition d'Irlande, le pays connaît une ruée vers les banques après le débarquement de quelques centaines d'hommes par la marine française à Fishguard au Pays de Galles. Peu de temps après, les flottes britanniques stationnées en Europe mais aussi dans une moindre mesure aux Antilles connaissent de graves mutineries qui en paralysent largement l'action. La stratégie indirecte semble donc porter des fruits pour la France républicaine, puisqu'elle permet de porter de rudes coups sans s'exposer outre-mesure. De plus, Truguet choisit délibérément de ne pas faire sortir la flotte au moment des mutineries de Spithead et du Nore, conscient que cela résoudrait immédiatement les problèmes de discipline britannique. Ce flair politique et stratégique du ministre français n'a jamais été relevé ; ce choix est pourtant cohérent avec le refus de risquer la bataille de la part des partisans de la stratégie indirecte, dont Truguet fait partie.

Mais malgré tous ces éléments, et surtout la mutinerie de la *Royal Navy*, qui expliquent le désespoir passer de Burke, la Grande-Bretagne parvient à surmonter ses difficultés. Dans le domaine naval, les nettes victoires remportées contre les flottes espagnoles et néerlandaises y sont pour beaucoup. La maîtrise de la mer britannique s'accroît plus que jamais, et l'intérêt de cette stratégie directe sur le long terme commence à apparaître clairement. Au moment du traité de Campo-Formio, tout est donc à refaire pour la marine française, malgré les réels succès engrangés pendant l'année qui s'est écoulée, y compris dans les colonies.

---

<sup>1</sup> « *Our only hope is a submission to the enemy* » cité par Nicholas A. M. RODGER, *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815*, op. cit. p. 441.

## 1. Les succès méconnus de la stratégie indirecte

Tant dans la réalité du rapport de force que dans l'opinion publique française, l'échec de l'expédition d'Irlande ne modifie pas réellement le conflit en cours. En revanche elle suscite un intense et complexe débat politique sur l'opportunité de l'expédition et les responsabilités dans les succès et les échecs de la marine. Concrètement à Brest, les renforts amenés depuis la Méditerranée permettent de continuer à faire peser une menace importante sur le dispositif britannique, échaudé par l'alerte irlandaise. La direction politico-stratégique de la guerre côté français poursuit donc son net refus de la bataille ; et cette stratégie menée de manière cohérente et continue depuis l'été 1795 semble commencer à porter ses fruits. Malgré la vigilance accrue des escadres britanniques, des expéditions audacieuses comme celle de Fishguard parviennent à s'infiltrer et à infliger des dégâts au moral ennemi.

### *La marine à Brest après l'expédition d'Irlande : une simple flotte en vie ?*

Dans la presse et à la tribune, l'expédition d'Irlande fait l'objet d'âpres débats autour du clivage entre gauche jacobine et droite plus ou moins royaliste ; le débat porte sur la responsabilité de l'échec mais sans s'accorder y compris sur le jugement à porter sur l'opportunité et les résultats même de l'expédition. La presse de gauche, sans surprise, s'en prend à Bouvet et aux marins en général ; Villaret est plus particulièrement ciblé, et en passe de devenir un symbole d'une marine restée secrètement royaliste aux yeux des Jacobins. Le *Journal des hommes libres*, quant à lui, attaque directement Bouvet :

On ne pouvoit confier les destinées de la flotte et le succès de l'entreprise à un homme plus propre à faire échouer celle-ci, et à livrer celle-là aux Anglais. [...] Connu pour être la créature et l'homme de Villaret-Joyeuse, il étoit impolitique de lui faire exécuter une opération à laquelle il paroît que son maître s'étoit opposé. Il étoit imprudent d'envoyer à la mer un homme qui ne cachoit point ses honteuses frayeurs, qui contoît ingénument et hautement sa peur des Anglais et des vents, et sa résolution de tout faire pour éviter la furie et des uns et des autres<sup>2</sup>.

Il est frappant de constater que l'attaque politique est articulée à une critique d'ordre militaire, c'est-à-dire le refus du combat. La gauche jacobine constitue depuis 1794 un des pôles principaux du malaise qu'engendre cette stratégie fréquemment associée à de la lâcheté. À droite, le cadre stratégique de l'expédition d'Irlande est lui aussi attaqué, mais selon un angle bien

---

<sup>2</sup> *Journal des hommes libres de tous les pays, ou le Républicain*, n° 101, 26 nivôse an V (15 janvier 1797), p. 4. C'est l'auteur qui souligne.

différent. Vaublanc, dans la mouvance de Clichy, critique le 26 janvier le choix de débarquer dans cette île à la tribune des Cinq-Cents ; il aurait préféré une attaque sur les colonies ennemies<sup>3</sup>. En parfait symétrique de la presse de gauche, ce n'est évidemment pas à Villaret que les feuilles royalistes s'en prennent mais au ministre Truguet. La *Quotidienne*, en particulier, se fend d'un trait d'humour venimeux à son encontre :

On donnoit hier au théâtre l'opéra de Didon. On y a remarqué le ministre de la marine. Il y étoit venu pour voir la mer qui paroît dans cette pièce, et l'on croît qu'il a trouvé le moyen d'employer les vaisseaux d'Énée à une seconde expédition d'Irlande<sup>4</sup>.

Truguet se trouve aussi sous le feu de la critique pour avoir tardé à transmettre une liste définitive des pertes ayant eu lieu sur les différents navires naufragés, ce qui est employé par la droite dans le cadre de la préparation des élections du corps législatif de germinal an V (mars et avril 1797<sup>5</sup>).

Au-delà de cette volonté de rejeter les torts sur le camp politique opposé, en ce qui concerne les résultats mêmes de l'expédition, les commentateurs se trouvent en réalité assez partagés. *L'Ami des principes* analyse ainsi la situation stratégique, citant le *Rédacteur* :

Quelque soit le succès qui résultera de cette expédition, elle aura du moins prouvé victorieusement combien était imprudente la sécurité que les anglais avaient fondée sur la puissance de leurs flottes, fondement aussi mobile que l'élément sur lequel il s'appuie ; elle détruira cette idée chimérique, mise tant de fois en avant, que les escadres de ces insulaires suffisaient pour rendre, par leurs croisières, tout débarquement sur leurs côtes impossible. Les caprices des vents qui a cette fois trahi notre valeur, pourra bientôt porter nos vengeances vainement différées, au centre de leur force et de leurs richesses<sup>6</sup>.

L'article, qui estime à la date du 21 janvier qu'un débarquement partiel a peut-être eu lieu, s'attire néanmoins une réponse irritée de la part d'autres titres nettement plus pessimistes sur le destin des vaisseaux de Morard et Hoche<sup>7</sup>.

En tout cas, l'expédition d'Irlande semble avoir remis la marine républicaine au centre des discussions, et c'est sur cet aspect positif que certains députés insistent à plusieurs mois de distance. Ainsi à l'automne 1797 le député Leborgne présente en ces termes la période postérieure à l'expédition d'Irlande : « L'Europe, qui paraissait ne plus croire à l'existence de la marine française, fut étonnée de la voir tout à coup sortir de son néant comme par un effet magique ; elle attendait avec un espèce de recueillement et de respect l'issue d'une entreprise qui devait décider de la liberté

---

<sup>3</sup> *Le Miroir*, n°274, 10 pluviôse an V (29 janvier 1797), p. 3.

<sup>4</sup> *La Quotidienne ou Feuille du jour*, n°282, 14 pluviôse an V (2 février 1797), p. 4.

<sup>5</sup> Marianne ELLIOTT, *Wolfe Tone, op. cit.*, p. 332.

<sup>6</sup> *L'Ami des principes ou Journal du républicain impartial et juste*, n°16, 2 pluviôse an V (21 janvier 1797), p. 4.

<sup>7</sup> *Le Miroir*, n°264, 30 nivôse an V (19 janvier 1797), p. 2.



des mers<sup>8</sup>. » Toujours dans une logique d'image de la marine, le Directoire exécutif parvient à capitaliser sur la défense acharnée du vaisseau *Les Droits de l'Homme* pour donner une tournure héroïque à l'expédition d'Irlande. Les effets perdus par les survivants leur sont payés, et une large diffusion est assurée au récit du combat, dans un procédé qui rappelle l'usage du naufrage du *Vengeur du Peuple*<sup>9</sup>.

Une certaine ambition pour la marine ne semble pas déplacée au printemps 1797, car la marine française dispose encore d'une situation stratégique intéressante. En effet, au moment même de l'exécution d'Irlande, le Directoire exécutif avait tiré à profit l'abandon de la Méditerranée par les Britanniques (qui permet une reprise générale du commerce maritime dans la zone) pour envoyer des renforts dans l'Atlantique depuis Toulon. C'est en réalité une flotte combinée qui quitte l'arsenal de la Méditerranée le 29 novembre 1796, puisque les cinq vaisseaux confiés à Villeneuve (*Jean-Jacques Rousseau*, *Indomptable*, *Formidable*, *Cassard*, *Constitution*) sont accompagnés par la flotte de Lángara, venue à Toulon quelques mois plus tôt<sup>10</sup>. La flotte combinée se sépare devant Carthagène (où se retirent les Espagnols), et l'escadre de Villeneuve passe seule devant Gibraltar le 10 décembre, malgré la présence des vaisseaux de l'amiral Mann, retenus à l'ancre après avoir subi une importante tempête<sup>11</sup>. Alors qu'elle s'approche de Brest, le 20 décembre 1796 (c'est-à-dire au moment même où l'expédition d'Irlande bat son plein), elle rencontre une escadre britannique sous le commandement de Roger Curtis (détaché par l'amiral Colpoys), qui la prend en chasse et la force à se réfugier à Lorient<sup>12</sup>. Villeneuve parvient néanmoins finalement dès début janvier à Brest, car la rade est sous son commandement au moment du retour laborieux de l'expédition d'Irlande<sup>13</sup>.

Avec ce renfort, la flotte de Brest dispose donc de 29 vaisseaux en rade à la fin janvier soit un effectif autrement plus considérable que quelques mois plus tôt ; bien qu'il ne s'agisse pas du plus important dont ait disposé la France durant le conflit, contrairement à ce qu'affirme Edouard

---

<sup>8</sup> AN, AD VII 40, Motion d'ordre de Leborgne, député de Saint-Domingue, sur la marine ; p 8, 26 brumaire an VI (16 novembre 1797).

<sup>9</sup> SHD-MV, BB4 103 f°40, Rapport au Directoire exécutif (approuvé) du 10 pluviôse an V (29 janvier 1797). *Ibid.* f°43, rapport au Directoire exécutif sur le vaisseau *Les Droits de l'Homme*, pluviôse an V (janvier-février 1797). Il s'agit de répondre à « l'intention que le Directoire a constamment manifesté de propager les sentiments d'honneur et de dévouement » (*Ibid.*)

<sup>10</sup> Edouard DESBRIÈRE, 1793-1805 : *projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques*, volume 1, *op. cit.*, p. 249. Antonio CALVO MATURANA, « La forja de la alianza hispano-francesa », *Desperta Ferro Historia moderna*, n°62, 2023, p. 8-9.

<sup>11</sup> Antonio CALVO MATURANA, « La forja de la alianza hispano-francesa », *art. cit.*, p. 8-9.

<sup>12</sup> William JAMES, *The Naval History of Great Britain*, volume 2, *op. cit.*, p. 21.

<sup>13</sup> SHD-MV, BB4 114 f°10, « État de de situation de l'armée navale, en rade de Brest aux ordres du contre-amiral Villeneuve, à l'époque du 30 nivôse an V », (19 janvier 1797).

Desbrière<sup>14</sup>. Le danger apparaît d'autant plus réel pour la *Royal Navy*, qu'elle appréhende d'un œil nouveau l'armée navale française de l'Atlantique, depuis l'expédition d'Irlande. Il ne peut plus être question d'une flotte de la Manche au rabais, celle-ci doit être maintenue *a minima* à parité avec la flotte française, ce qui limite les envois pour les autres théâtres. Le premier lord de l'amirauté Spencer se voit ainsi contraint d'écrire en ces termes à l'amiral Jervis (qui fait face aux Espagnols) le 3 avril 1797 : « Je crains que, dans l'état actuel des forces à Brest, nous ne puissions guère porter votre effectif à trente voiles<sup>15</sup>. » Durant toute l'année 1797, les vaisseaux de ligne rassemblés à Brest remplissent donc particulièrement bien leur rôle de flotte en vie, et d'autant plus menaçante qu'elle a démontré la menace qu'elle peut faire peser sur les côtes irlandaises ou britanniques.

Néanmoins, avant même d'évoquer les tiraillements stratégiques français, il convient de souligner que l'emploi de cette flotte se trouve limité par l'état des navires, endommagés parfois lourdement par les opérations précédentes. Or les fonds manquent pour leur réparation, plus encore qu'à l'habitude pendant la période de la Révolution française ; symptôme frappant, les diamants de la couronne et notamment le Régent sont engagés à Amsterdam dans le cadre d'achats pour la marine ; il s'agit en particulier d'une commande d'habits en toile et laine auprès de Sigismond-Otto von Treskow, à Berlin<sup>16</sup>. Quant aux équipages, la situation n'est pas non plus brillante :

| Grade                   | Etat d'armement | Existant à bord | Manque au complet |
|-------------------------|-----------------|-----------------|-------------------|
| 1 <sup>ère</sup> classe | 3182            | 1552            | 1630              |
| 2 <sup>ème</sup> classe | 3187            | 1874            | 1313              |
| 3 <sup>ème</sup> classe | 3267            | 1875            | 1232              |
| 4 <sup>ème</sup> classe | 3229            | 1193            | 2036              |
| Novices                 | 4200            | 1932            | 1268              |
| Mousses                 | 2238            | 1952            | 286               |

Table n° 19 : Effectifs des matelots à Brest le 19 janvier 1797<sup>17</sup>

<sup>14</sup> Edouard DESBRIÈRE, 1793-1805 : *projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques, volume 1, op. cit.*, p. 250. SHD-MV, BB4 114 f° 10, « État de de situation de l'armée navale, en rade de Brest aux ordres du contre-amiral Villeneuve, à l'époque du 30 nivôse an V », (19 janvier 1797).

<sup>15</sup> Julian CORBETT, Herbert RICHMOND (eds.), *The Spencer Papers, op. cit.* vol. 1, p. 382. Lettre de Spencer à Jervis du 3 avril 1797.

<sup>16</sup> PVDE, tome 1, p. 44-45. Arrêté du Directoire exécutif du 17 pluviôse an V (5 février 1797).

<sup>17</sup> SHD-MV, BB4 114 f° 10, « État de de situation de l'armée navale, en rade de Brest aux ordres du contre-amiral Villeneuve, à l'époque du 30 nivôse an V », (19 janvier 1797).

Comme durant les années précédentes, la maistrance semble à peu près au complet ; mais il manque en revanche au total 8 312 hommes d'équipage, soit guère moins que les 10 378 matelots réellement présents. Les effectifs restent néanmoins très supérieurs à ceux de l'été 1795, ce qui montre bien la reconcentration des forces qui a lieu à Brest.

Par ailleurs, la question du personnel est rendue plus confuse par l'inachèvement de la mise en place des réformes décidée en brumaire an III. En particulier, ce n'est que le 14 mai 1797 qu'une loi d'application réorganisant l'artillerie des classes de la marine paraît ; celle-ci est désormais renommée et organisée en escouades de 152 canonnières-marins<sup>18</sup>. Quant à l'organisation du corps des officiers, elle continue de faire l'objet de tensions politiques ; Barras rapporte ainsi dans ses mémoires pour le 8 avril 1797 que « le ministre Truguet nous déclare tenir de toutes ses correspondances la certitude que les royalistes gagnent du terrain<sup>19</sup> ». Là encore, cette remarque se comprend aussi dans le contexte de la tenue des élections au corps législatif.

Cette question politique partisane déborde de plus en plus sur la direction de la guerre, y compris dans les choix stratégiques les plus concrets. La philosophie qui doit présider à l'emploi de la flotte de Brest fait en effet l'objet d'âpres débats, qui ont aussi leur origine dans l'état ambigu de cette dernière : incapable de mener une stratégie de contestation de la maîtrise de la mer (en tout cas pas seule), mais suffisante pour élaborer de nombreux projets dans le cadre de la stratégie indirecte.

### *Le débat stratégique du printemps 1797*

Dans les semaines qui suivent l'expédition d'Irlande, les projets stratégiques concernant la marine se succèdent rapidement, notamment dans le sein du Directoire exécutif. Là encore, l'ambiguïté de l'expédition d'Irlande apparaît clairement, car l'échec indéniable semble néanmoins avoir suscité un regain d'attention pour ce département chez les Directeurs. Un nouveau projet de débarquement extrêmement ambitieux apparaît dès le 1<sup>er</sup> février 1797 :

Le ministre Truguet présente le projet d'une nouvelle expédition contre l'Irlande et contre l'Angleterre, combinée sur les plus grands développements : elle ne serait pas composée de moins que de tous nos vaisseaux ; elle porterait quarante-cinq mille hommes de troupes de ligne. Letourneur et Carnot penchent pour la proposition [...] je regrette cette fois de n'être pas de leur magnanime opinion et d'être obligé de la repousser. Mais pour arriver à la paix, il faut, selon moi, commencer par être maître sur le continent, et achever de battre l'Autriche<sup>20</sup>.

---

<sup>18</sup> AN, AD VII 40, loi d'application du 25 floréal an V (14 mai 1797).

<sup>19</sup> Georges DURUY (éd.), *Mémoires de Barras, membre du Directoire*, vol. 2, op. cit., p. 285-286.

<sup>20</sup> *Ibid.*, p. 307.

Barras affirme que son avis contraire a été majoritaire au sein de l'exécutif, avec Rewbell et La Révellière, contre Carnot et Letourneur, Directeurs partisans de ce projet<sup>21</sup>. Néanmoins, la chronologie des événements semble plus ou moins délibérément modifiée par Barras dans ses mémoires. En réalité, le projet d'un débarquement semble bien avoir été entériné pendant plusieurs semaines ; Tone notamment montre beaucoup d'enthousiasme pour un projet qui suppose l'appui de la flotte espagnole, idée qui a ses faveurs depuis l'origine<sup>22</sup>. Surtout, un rapport de la 1<sup>ère</sup> division de la Marine du 21 juillet présente ainsi la genèse et l'annulation de ce projet massif :

Le premier plan était de réunir à Brest, vers le mois de thermidor, une armée navale de 50 vaisseaux espagnols et français, et de tenter un débarquement, à force ouverte, en Angleterre, mais l'issue malheureuse du combat contre Jervis a placé les Espagnols dans un état de détresse tel qu'il est devenu impossible de compter sur leur secours, et l'on s'est borné à reprendre le projet d'une expédition en Irlande<sup>23</sup>.

Le plan porte la marque de Truguet, à savoir le goût pour les combinaisons complexes d'escadres, sur de longues distances ; en revanche il détone en ce qu'il suppose la maîtrise de la mer. Le sous-entendu stratégique du plan est en effet qu'une flotte combinée franco-espagnole pourra permettre le débarquement des troupes sans perturbation par l'ennemi ; peut-être Truguet croit-il les forces rassemblées capables de tenir les flottes ennemies en respect, sans qu'il y ait de bataille. Cette rupture relative avec la stratégie indirecte n'a néanmoins pas lieu, car les difficultés de l'alliance apparaissent très rapidement avec la défaite espagnole du cap Saint-Vincent. Celle-ci illustre à la fois la difficulté qu'ont la France et l'Espagne à concentrer leurs forces par l'absence de lignes intérieures, et les difficultés de l'*armada*.

Les faits se déroulent ainsi : la flotte espagnole de l'Océan, après avoir fait route avec Villeneuve depuis Toulon jusqu'aux côtes espagnoles est entrée à Carthagène en décembre 1796. Elle en ressort le 1<sup>er</sup> février sous le commandement de José de Córdova y Ramos (entre-temps, Lángara a été nommé ministre de la Marine), pour se repositionner dans l'Atlantique et escorter un convoi vers Cadix<sup>24</sup>. Des vents d'est déportent la flotte vers le cap Saint-Vincent, où ils rencontrent la flotte de Jervis le 14 février. Il convient d'insister sur le fait que les Espagnols ne se rendaient pas en France mais bien à Cadix ; l'éventuel transfert en France n'était prévu que dans un second temps<sup>25</sup>. La bataille qui s'ensuit est bien connue ; la flotte espagnole avec vingt-sept

---

<sup>21</sup> *Ibid.*, p. 303.

<sup>22</sup> William Theobald Wolfe TONE, *Memoirs of Theobald Wolfe Tone*, Vol. 2, *op. cit.*, p. 164.

<sup>23</sup> SHD-MV, BB1 14 f°32, « Rapport » des bureaux de la Marine, 3 thermidor an V (21 juillet 1797). Ce document exceptionnel, car il s'agit très probablement d'un bilan des actions récentes et en cours rédigés par les bureaux de la Marine à l'attention du nouveau ministre Pléville le Pelley, est reproduit intégralement en Annexe n°14.

<sup>24</sup> Agustín Ramón GONZÁLEZ, « La batalla del cabo de San Vicente », *Desperta Ferro Historia moderna*, n°62, 2023, p. 21.

<sup>25</sup> *Ibid.*

vaisseaux de ligne dont sept trois-ponts est nettement battue par la force de Jervis qui comprend seulement quinze vaisseaux dont six de 110 canons et plus<sup>26</sup>. Les Espagnols perdent quatre vaisseaux capturés notamment par l'action de Nelson.

Il faut conserver un regard nuancé sur la marine espagnole avant et après la bataille du cap Saint-Vincent. En effet, les jugements les plus caricaturaux sur l'incapacité maritime des Espagnols ont été formulés à l'occasion de cet affrontement<sup>27</sup>. Il ne s'agit pourtant que de la première défaite navale espagnole depuis des décennies, contrairement à la France, et de nombreux déboires tactiques des Espagnols se retrouvent du côté français (l'absence d'obéissance immédiate et diligente aux signaux, notamment). Néanmoins, le système naval espagnol se trouve dans un état de désagrégation avancé, incomparable avec la situation française. Rafael Torres Sánchez parle de « vague scélérate » pour décrire l'effondrement des arsenaux et des flottes depuis 1793, d'abord et avant tout pour des raisons financières<sup>28</sup>. Quelles qu'en soient les causes profondes, la défaite subie dans le cadre d'un rapport de force aussi favorable sur le terrain montre bien à quel point la supériorité navale britannique, déjà sensible dans les ordres de bataille théoriques est encore plus nettement marquée sur le terrain. Durant la période révolutionnaire, il n'y a pas d'exemple d'affrontement franco-anglais avec une telle supériorité française qui se soit soldé par un échec. Jervis relève d'ailleurs que selon ses informateurs, la nouvelle de la défaite espagnole a été accueillie à Brest par « une éruption de joie exprimée par tous<sup>29</sup> ». Si cette information est probablement exagérée, il n'est pas impossible que la défaite de l'ancien adversaire (qui a aussi pour corollaire de relativiser les échecs français face à la *Royal Navy*) ait été accueillie avec une joie mauvaise dans les ports de France.

La défaite espagnole de Saint-Vincent oblige en tout cas le Directoire exécutif à remettre sur l'ouvrage sa stratégie navale. Il se rabat sur une opération combinée, mais avec la République batave cette fois : un débarquement coordonné mais indépendant doit s'opérer en Irlande, avec un corps batave débarquant au nord de l'île, et un français dans le sud ou l'ouest<sup>30</sup>. D'abord prévue avec vingt-sept vaisseaux de ligne, l'expédition française doit ensuite se limiter à une quinzaine de vaisseaux, soit une redite quasi complète de l'expédition d'Irlande de 1796<sup>31</sup>. Il en va de même dans

---

<sup>26</sup> *Ibid.*, p. 22-25.

<sup>27</sup> Joannès Tramond affirme notamment que la marine espagnole « n'était qu'une façade » (Joannès TRAMOND, *Manuel d'histoire maritime de la France*, op. cit., p. 651.)

<sup>28</sup> Rafael TORRES SÁNCHEZ, « La ola « vagabunda » y el naufragio del sistema naval español », *Desperta Ferro Historia moderna*, n°62, 2023, p. 14-18.

<sup>29</sup> « a tumultuous joy expressed by all » (Julian CORBETT, Herbert RICHMOND (eds.), *The Spencer Papers*, op. cit. vol. 1, p. 379). Lettre de Jervis à Spencer du 29 mars 1797.

<sup>30</sup> SHD-MV, BB1 14 f°32-33, « Rapport » des bureaux de la Marine, 3 thermidor an V (21 juillet 1797).

<sup>31</sup> *Ibid.*, f°33.

la philosophie stratégique, car Barras fait adopter « qu'on évitera tout combat d'escadres<sup>32</sup> ». Mais même cette tentative apparaît rapidement excessive au vu des moyens et les finances de la Marine, notamment pour le même Barras, qui tranche finalement : « On doit dire franchement au gouvernement hollandais que nous ne pouvons pas être prêt de longtemps, qu'ils doivent méditer sur leur expédition partielle<sup>33</sup>. » La préparation de la nouvelle expédition française se poursuit néanmoins à bas bruit. C'est probablement à ce moment-là, c'est-à-dire au début juin 1797, que Barras parvient à former une majorité au sein du Directoire exécutif pour mettre fin aux projets maritimes ambitieux, et non durant l'hiver. Dans ses mémoires il affirme que c'est en janvier qu'il « demande même que jusqu'à ce qu'elle soit réparée et relevée [la marine], on équipe des bâtiments légers, l'on accorde des corvettes au commerce, qui les armerait en course<sup>34</sup> ». Or ce schéma d'abandon presque complet de la guerre navale aux corsaires n'est mis en place qu'à l'été<sup>35</sup>.

Une majorité du Directoire exécutif se forme donc pour une stratégie indirecte réduite au strict nécessaire, en attendant d'en avoir fini avec l'Autriche. Wolfe Tone aussi, malgré son désir de retourner en Irlande, estime dès la fin de l'hiver qu'il est plus logique de procéder ainsi<sup>36</sup>. Cette opposition des Directeurs les plus à gauche aux projets de débarquement de Letourneur et Carnot (qui n'envisagent théoriquement pas le combat de flottes mais prennent néanmoins le risque de le provoquer) n'a que peu de caractère ouvertement politique ; même si elle probablement facilitée par le départ de Letourneur lui-même du Directoire, où il est remplacé par Barthélemy le 20 mai 1797<sup>37</sup>. En effet, si La Révellière, Rewbell et Barras freinent l'expédition au profit des troupes faisant face à l'Autriche, c'est certes probablement en partie par méfiance envers la marine, marquée à droite alors que l'armée penche nettement à gauche durant cette période. Néanmoins, le recoupement entre stratégie et bord politique n'est pas aussi flagrant qu'en ce qui concerne les royalistes et les expéditions coloniales, où il apparaît structurant.

En effet, le renouvellement du corps législatif de mars-avril 1797 a bel et bien favorisé royalistes et clichyens<sup>38</sup>. Ceux-ci, menés notamment par Villaret et Vaublanc, entament immédiatement une stratégie d'influence contre l'abolitionniste Truguet, qui prend vite d'importantes proportions : comme le relève Barras, « au conseil des cinq-cents, des motions violentes se succèdent contre Truguet<sup>39</sup> ». En particulier, il est dénoncé à propos d'un marché de

---

<sup>32</sup> Georges DURUY (éd.), *Mémoires de Barras, membre du Directoire*, vol. 2, op. cit., p. 359.

<sup>33</sup> *Ibid.*, p. 418.

<sup>34</sup> *Ibid.*, p. 303.

<sup>35</sup> Voir *infra*.

<sup>36</sup> William Theobald Wolfe TONE, *Memoirs of Theobald Wolfe Tone*, Vol. 2, op. cit., p. 163.

<sup>37</sup> Georges LEFEBVRE, *Les Thermidoriens - Le Directoire*, Paris, Armand Colin, 2016 (première édition 1947), p. 257.

<sup>38</sup> *Ibid.*, p. 253 à 263.

<sup>39</sup> Georges DURUY (éd.), *Mémoires de Barras, membre du Directoire*, vol. 2, op. cit., p. 409.

subsistances, à Brest, qu'il aurait approuvé malgré des formes illégales. Le ministre doit rédiger une longue justification envoyée aux Cinq-Cents le 31 mai 1797<sup>40</sup>. Le même jour, dans cette même assemblée, l'amiral Villaret prononce une violente diatribe contre la politique de Truguet, où il semble plaider à mots couverts pour un retour de l'esclavage :

Sans doute, l'esclavage est toujours un outrage à la nature humaine ; mais du moins il était adouci par la politique et par l'intérêt particulier lui-même. Les noirs n'étaient pas aussi étrangers que le croient beaucoup de gens, à la prospérité qu'ils faisaient naître ; ils avaient une abondante nourriture, un logement propre et commode, des hôpitaux prêts à les recevoir en cas de maladie ; leurs enfants étaient élevés avec soin dans la maison paternelle, jusqu'au moment où ils étaient capables de supporter le travail ; certes, ce travail n'était pas excessif ; ils étaient enfin, je trancherai le mot, beaucoup plus heureux que la plupart de nos paysans sous l'ancien régime<sup>41</sup>.

Il importe ici de souligner que la défense du système colonial par Villaret s'articule à une demande de réforme de la stratégie navale. Celle-ci doit se redéployer vers les colonies, car ces dernières sont consubstantielles de la Marine<sup>42</sup>. Parmi les espaces concernés au premier chef, il y a notamment Saint-Domingue que la nouvelle majorité a pour ambition de « relancer » ; il s'agit là des prémisses de l'expédition de Saint-Domingue de 1801<sup>43</sup>. Néanmoins, dans l'immédiat, le Directoire exécutif reste imperméable à ces demandes, faute de moyens mais surtout du fait du point de vue abolitionniste de Truguet, forcément approuvé au moins tacitement par les Directeurs. Celui-ci ne cède aucun terrain à la réaction en cours, au contraire : le 30 avril, il ordonne que le vaisseau *Majestueux* soit renommé *Républicain* ; parmi les noms à donner aux nouvelles frégates, il ne conserve comme notion politique que le nom *Égalité*<sup>44</sup>.

Au bilan, la marine française s'en tient donc stratégiquement à une posture défensive et à quelques actions ponctuelles de stratégie indirecte. Mais cette posture largement involontaire s'avère particulièrement pertinente, du fait de la situation des îles britanniques au printemps 1797.

---

<sup>40</sup> « Message du Directoire exécutif par lequel il transmet au conseil des Cinq-Cents la réponse du ministre de la marine à une dénonciation faite contre lui audit conseil », RLMC, tome 7, p. 346-350.

<sup>41</sup> Louis-Thomas VILLARET-JOYEUSE, *Discours de Villaret-Joyeuse, député du Morbihan : sur l'importance des colonies & les moyens de les pacifier, séance du 12 prairial an V*, Paris, Imprimerie Nationale, p. 4.

<sup>42</sup> *Ibid.*, p. 2.

<sup>43</sup> Baptiste BIANCARDINI, « L'opinion coloniale et la question de la relance de Saint-Domingue 1795-1802 », *Annales historiques de la Révolution française*, n°382, 2015/4, p. 63-80.

<sup>44</sup> SHD-MV, BB1 13 f°221, décision du Ministre du 11 floréal an V (30 avril 1797). *Ibid.*, f°230, décision du Ministre du 27 floréal an V (16 mai 1797).

Le débat stratégique-politique qui se déroule à Paris durant le début de l'année 1797 n'a que peu d'impact sur les ports, puisque la plupart des opérations conçues sont finalement annulées ou reportées. De ce fait, les réalisations se limitent essentiellement à une descente en Grande-Bretagne, qui était planifiée avant même la préparation de l'expédition d'Irlande, et devait quitter la France à Saint-Malo à l'été 1796<sup>45</sup>. Hoche, tout à son idée de faire payer l'insurrection vendéenne aux Britanniques, se trouve à l'origine de ce plan de harcèlement visant à débarquer d'anciens Chouans, ainsi que des prisonniers de droit commun en Angleterre, afin qu'ils y mènent les actions de guérilla dont l'ouest de la France a tant eu à souffrir<sup>46</sup>. Le commandement de ces forces limitées (2 000 hommes en théorie) est confié au colonel Tate, de nationalité américaine. Wolfe Tone se montre assez convaincu par ce projet en 1796, estimant que « si Tate est un gaillard audacieux et a quelque talent militaire, il fera le diable en Angleterre avant d'être pris<sup>47</sup> ». Si Hoche et Tone n'ont pas de doute sur l'issue finale de l'expédition, ils sont encore trop optimistes, car une action de guérilla suppose avant tout le soutien de la population civile locale.

C'est finalement en février 1797, dans la foulée de l'expédition d'Irlande, que le projet est réalisé. Les sources se limitent aux écrits du commandant de l'expédition, Castaignier, et à l'analyse qui en est faite par les bureaux de la Marine ; mais ces documents permettent de reconstituer l'essentiel de l'événement. L'expédition part finalement de Brest, le 16 février 1797, avec les frégates *Résistance*, *Vengeance*, ainsi que la corvette *Constance* et le lougre *Vantour*<sup>48</sup>. Les navires échappent à toute surveillance britannique en s'éclipsant par le passage du Four (voir *supra* schéma n°10), au nord-ouest du Goulet : l'atout des multiples voies d'accès à Brest est donc exploité au maximum face à une présence britannique qui s'accroît devant le port, mais qu'on ne peut toujours pas qualifier de blocus, du fait justement de ces échappées relativement aisées<sup>49</sup>. La division parvient à s'approcher des côtes du Pays de Galles sans incident, à part la prise d'un navire

---

<sup>45</sup> Edouard DESBRIÈRE, 1793-1805 : *projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques, volume 1, op. cit.*, p. 67-69. Rien de plus important qu'une corvette n'était mobilisé à ce stade sur le plan naval (SHD-MV, BB4 103 f°154, lettre de Cornic au Ministre de la Marine, 16 prairial an IV-4 juin 1796).

<sup>46</sup> Edouard DESBRIÈRE, 1793-1805 : *projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques, volume 1, op. cit.*, p. 237-239.

<sup>47</sup> William Theobald Wolfe TONE, *Memoirs of Theobald Wolfe Tone, Vol. 1, op. cit.*, p. 241. Entrée du 25 novembre 1796.

<sup>48</sup> SHD-MV, BB4 112 f°123, résumé de l'expédition par les bureaux de la Marine, sans date.

<sup>49</sup> SHD-MV, BB4 112 f°125, procès-verbal de la conduite du commandant Castaignier, 4 ventôse an V (22 février 1797).



marchand qui est immédiatement coulé<sup>50</sup>. Parvenue à la baie de Cardigan, Castaignier note que « l'alarme est générale chez eux [les Britanniques]<sup>51</sup> ». Le commandant tente de se rapprocher de Bristol pour procéder au débarquement, mais doit finalement se contenter du fait des vents de débarquer Tate et ses hommes devant Fishguard, au sud du Pays de Galles. La mise à terre des hommes se déroule en six heures, du 22 au 23 février, sans opposition notable<sup>52</sup>. La division navale se sépare par la suite dans des circonstances obscures, Castaignier rejetant la faute sur ses subordonnés. Conformément à leurs ordres excessivement optimistes à propos du rapport de force sur les approches britanniques, les unités françaises réalisent une courte croisière contre le commerce entre Grande-Bretagne et Irlande ; Castaignier fait 11 prises et 400 prisonniers et parvient à retourner à Brest sur la *Vengeance*, mais le reste de sa division est capturé par l'ennemi sur le chemin du retour<sup>53</sup>. Quant aux troupes du colonel Tate, sur lesquelles il ne semble avoir eu qu'une autorité limitée, elles ne tardent pas à se disperser pour piller ; elles mettent aussi la main sur des caches d'alcool de contrebande qui mettent hors de combat une partie des hommes de l'expédition<sup>54</sup>. L'ensemble des 1 200 hommes de troupe se rend à la milice locale dans l'espace de 48 heures<sup>55</sup>.

L'expédition représente la stratégie indirecte jusqu'à la caricature : les unités navales et terrestres françaises sont presque sacrifiées volontairement dans l'espoir d'obtenir un débarquement partiel, dans la zone de force de la *Royal Navy*. Cette descente, par son apparent caractère désespéré et inutile a suscité beaucoup de commentaires négatifs, voire même tournant en ridicule le projet, et ce tant en langue anglaise que française<sup>56</sup>. En réalité, l'expédition est bel et bien un succès retentissant. En effet, « la nouvelle du débarquement des troupes françaises provoqua une ruée sur les banques [...] la banque d'Angleterre fut contrainte de suspendre la convertibilité de ses billets [en or<sup>57</sup>] ». Le revers est particulièrement important, puisque la crédibilité financière du pays est atteinte. L'Autriche, alliée de la Grande-Bretagne, ne manque

<sup>50</sup> SHD-MV, BB4 112 f°125-126, procès-verbal de la conduite du commandant Castaignier, 4 ventôse an V (22 février 1797).

<sup>51</sup> *Ibid.*, f°128, lettre de Castaignier à Morard de Galles, 5 ventôse an V (23 février 1797).

<sup>52</sup> *Ibid.*, f°130, lettre de Castaignier au Ministre de la Marine, 5 ventôse an V (23 février 1797).

<sup>53</sup> *Ibid.*, f°133, lettre de Castaignier au Ministre de la Marine, 20 ventôse an V (10 mars 1797). *Ibid.*, f°134, lettre de Purchot, commandant la *Constance*, au Ministre de la Marine, 11 germinal an V (31 mars 1797).

<sup>54</sup> Ildiko CSENGEI, « The Literature of Fear in Britain: Coleridge's "Fears in Solitude" and the French Invasion of Fishguard in 1797 », *English Literature*, vol. 5, 2018, p. 186.

<sup>55</sup> *Ibid.*, p. 186-187.

<sup>56</sup> Desbrière parle d'un « épisode sans intérêt militaire » (Edouard DESBRIÈRE, 1793-1805 : *projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques*, volume 1, *op. cit.*, p. 247). L'historiographie britannique de la question est présentée avec efficacité dans Phil CARRIDICE, *Britain's Last Invasion: The Battle of Fishguard 1797*, London, Pen and Sword Books Ltd, 2019, 217 p.

<sup>57</sup> « The news that French troops were ashore caused a run on the banks [...] the bank of England was forced to suspend the convertibility of its notes » (Nicholas A. M. RODGER, *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815*, *op. cit.*, p. 438).

pas de s'émouvoir de cette situation qui la concerne directement puisque son effort de guerre dépend des subsides britanniques<sup>58</sup>. Mme de Polastron, maîtresse du comte d'Artois et résidant en Ecosse à cette époque, présente la situation en ces termes, dans une lettre à Diane de Polignac :

Vous serez certainement bien aise de savoir que la flotte espagnole, qui marchait contre le Portugal, vient d'être complètement battue par les Anglais. Le reste de cette flotte et celle des hollandais nous menace à présent. Comme on est bien prévenu, je n'ai pas beaucoup d'inquiétudes à cet égard. Mais la suspension des paiements de la banque m'en donne un peu dans ce pays-ci, d'après l'effet que cela a produit<sup>59</sup>.

Ce commentaire apparaît donc comme une validation spectaculaire de la stratégie indirecte française : finalement la Grande-Bretagne semble bien plus avoir à craindre des opérations ponctuelles de harcèlement de son commerce et de son territoire que d'une flotte constituée. La marine républicaine est enfin parvenue à réaliser l'objectif qu'elle s'était fixée depuis 1793, à savoir endommager sérieusement le système économique britannique et susciter ainsi un désir de paix chez l'adversaire. Mais là encore, les limites de cette philosophie apparaissent, puisqu'à l'image des Français confrontés à la disparition de leur commerce longue distance, l'opinion publique britannique affronte cette difficulté passagère sans grand bouleversement. L'usage du papier monnaie s'avère même à terme un atout pour financer la machine de guerre britannique ; bien que sur le moment, le coup soit rude pour l'opinion publique de ce pays<sup>60</sup>.

Paradoxalement, en France, c'est le caractère équivoque de l'opération vis-à-vis des lois de la guerre que critiquent les députés notamment royalistes. Ainsi Dumolard, marqué à droite, s'interroge dans la séance du 5 mars 1797 sur une opération « immorale et violatrice du droit des gens. Sommes-nous au temps où l'on déclarait la guerre à mort<sup>61</sup> ? », sans voir que sur le fond et non la forme, la stratégie française n'aspire qu'à une attrition de la volonté ennemie de combattre, bien loin de toute « guerre totale » renvoyée à l'an II et aux Jacobins. Le député Doulcet en revanche prévient lucidement d'un raidissement possible de l'opinion publique britannique, et demande l'ouverture de négociations de paix : « Gardons-nous de rendre la guerre nationale en Angleterre, la banque nationale vient de suspendre ses paiements [...] prouvons, dans ces circonstances, au courageux parti de l'opposition [britannique], que nous sommes toujours prêts à donner la paix à l'Europe à des conditions honorables et justes<sup>62</sup>. »

---

<sup>58</sup> Charles BALLOT, *Les négociations de Lille : 1797, op. cit.*, p. 48-49.

<sup>59</sup> Joseph RIGAUD de VAUDREUIL, *Correspondance intime du comte de Vaudreuil et du comte d'Artois pendant l'émigration : 1789-1815, volume II, op. cit.*, p. 284.

<sup>60</sup> Nicholas A. M. RODGER, *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815, op. cit.*, p. 438.

<sup>61</sup> « Notice de la séance du conseil des Cinq-Cents, relative à la descente de plusieurs centaines de forçats sur les côtes de l'Angleterre », RLMC, tome 7, p. 210.

<sup>62</sup> *Ibid.*, p. 211.

Les négociations qu'appelle de ses vœux le député Doulcet, elles, ne tardent pas à être réclamées de plus en plus vivement outre-Manche, notamment par Edmund Burke et d'autres personnalités britanniques. En effet, d'avril à juin 1797, et avec encore des contrecoups par la suite, plusieurs flottes britanniques, celle de la Manche à Spithead et l'escadre de blocus des Néerlandais au Nore, se mutinent. Il n'est pas possible de revenir ici en détail sur ces phénomènes, objet d'une abondante bibliographie, notamment en anglais<sup>63</sup>. La marine française se trouve néanmoins concernée à un double chef : tout d'abord l'influence républicaine française (à travers notamment les matelots irlandais) a longtemps été désignée comme une des causes principales des mutineries. De plus, de nombreux auteurs soulignent l'occasion manquée par la marine républicaine, qui aurait eu le champ libre pendant ces mois de trouble dans la *Royal Navy*<sup>64</sup>.

En réalité, les deux questions sont étroitement liées. En effet, l'étude des mutineries de 1797 n'a fait l'objet de travaux approfondis qu'à partir du XX<sup>e</sup> siècle ; mais des travaux récents, notamment la synthèse d'Ann Veronica Coats et Philip MacDougall ont apporté des réponses qui apparaissent définitives sur un certain nombre de points. L'influence étrangère et notamment républicaine semble avoir été minime sur les équipages, dont les motifs de révolte touchent à peu près exclusivement à leurs salaires et aux conditions de vie qu'ils subissent dans la marine<sup>65</sup>. L'attitude des Irlandais (dont le nombre a d'ailleurs largement été surestimé) dans la révolte ne diffère guère des matelots des autres nationalités. Les mutins et leurs *ringleaders* sont donc bien loin de revendiquer une révolution ou même un changement substantiel de l'ordre social outre-Manche<sup>66</sup>. Logiquement, les révoltés s'empressent d'ailleurs de donner des gages de patriotisme : en cas d'annonce d'une sortie de la flotte française ils affirment qu'ils prendront la mer pour combattre l'adversaire<sup>67</sup>. Ce point est important puisqu'il fait justice de l'idée d'une occasion manquée par la marine française.

Mais il y a plus : en réalité, les autorités françaises sont non seulement conscientes de la révolte britannique, mais aussi à peu près au fait de l'attitude des insurgés britanniques. Ainsi dans

---

<sup>63</sup> Philip MACDOUGALL, Ann Veronica COATS (eds.), *The Naval Mutinies of 1797: Unity and Perseverance*, op. cit. Niklas FRYKMAN, *The Bloody Flag: Mutiny in the Age of Atlantic Revolution*, op. cit., « Chapter 4: a revolution in the fleet », p. 170-217. Olivier CHALINE, « Les mutineries de 1797 dans la Navy », *Histoire, économie & société*, n° 1, vol. 24, 2005, p. 51-61.

<sup>64</sup> Edouard DESBRIÈRE, *1793-1805 : projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques, volume 1*, op. cit., p. 253.

<sup>65</sup> Ann Veronica COATS, « The 1797 mutinies in the channel fleet: a foreign inspired Revolutionary movement? » dans Philip MACDOUGALL, Ann Veronica COATS (eds.), *The Naval Mutinies of 1797: Unity and Perseverance*, op. cit., p. 120-141.

<sup>66</sup> *Ibid.*, p. 141.

<sup>67</sup> Niklas FRYKMAN, *The Bloody Flag: Mutiny in the Age of Atlantic Revolution*, op. cit., p. 179.

une lettre du 13 juin 1797 à Muskeyn (en charge de la flottille de canonnières rassemblées sur les côtes de la Manche) Truguet analyse les événements en cours en ce sens<sup>68</sup> :

Les forces qui vous sont confiées peuvent être également employées à la défense des côtes de la République et à l'attaque des ennemis sur leur propre territoire. Ce dernier objet présenterait sans doute plus de moyens à votre courage et des résultats plus glorieux, mais, dans ce moment, où l'insurrection vient de se manifester sur la flotte anglaise, il serait impolitique de s'occuper d'une entreprise de ce genre qui ne manquerait pas de rapprocher les deux partis par le danger commun<sup>69</sup>.

Il n'est pas possible de trop insister sur la lucidité dont fait preuve ici Truguet concernant les motivations des insurgés britanniques ; attitude peut-être liée à sa propre expérience de la mer. L'inaction représente aussi à l'évidence une facilité pour le ministre, notamment du fait de l'impréparation probable des escadres françaises, et de la date relativement tardive (même si la lettre de Truguet semble sous-entendre qu'il est au courant des événements de Spithead depuis quelque temps déjà). Il n'en reste pas moins que la stratégie indirecte se trouve là aussi validée : pendant que la flotte britannique est paralysée par les mutineries, les attaques contre le commerce ennemi peuvent se poursuivre, alors qu'une stratégie directe de recherche de l'affrontement aurait immédiatement résolu la crise traversée par la *Royal Navy*.

Si celle-ci n'est pas le fait d'une influence directe française, dans le sens où seule une infime minorité d'insurgés envisage de passer du côté républicain et que les revendications politiques sont presque inexistantes du côté des marins britanniques, cela ne signifie pas que le point de comparaison français ne soit pas convoqué ; notamment en ce qui concerne la vie à bord, principal sujet de préoccupation des mutins. Ainsi parmi les insurgés du navire *Thames* qui participent à la mutinerie de Spithead de mai 1797, un des matelots souligne « qu'il est bien dommage que nous ne soyons pas comme les Français, à ne pas avoir du tout de punition du fouet<sup>70</sup> » ; un incident relevé dans le journal de bord. Les marins des deux nations se côtoient en effet, ne serait-ce que par l'effet des captures de prisonniers, qui doivent fréquemment rester en contact avec leurs capteurs durant plusieurs journées dans le cadre d'une prise sur un théâtre éloigné. La discipline républicaine, si elle a ses inconvénients, peut donc aussi être un facteur important de déstabilisation de l'adversaire. De plus, l'attribution immédiate de l'origine de la mutinerie aux Jacobins français, (par exemple, le capitaine Payne écrit-il une longue lettre au premier lord de l'amirauté le 20 avril

---

<sup>68</sup> Sur la flottille de Muskeyn, voir Michèle BATTISTI, « Napoléon et la « descente » en Angleterre. 1<sup>ère</sup> partie : Les multiples projets de 1778 à 1803 », art. cit.

<sup>69</sup> Edouard DESBRIÈRE, 1793-1805 : *projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques, volume 1*, op. cit., p. 275.

<sup>70</sup> « *It was a pity we were not like the French, to have no flogging at all* » cité par Niklas FRYKMAN, *The Bloody Flag: Mutiny in the Age of Atlantic Revolution*, op. cit., p. 171.

1797, où il attribue à la mutinerie « un caractère totalement français<sup>71</sup> », si elle s'avère erronée, donne à voir la peur de la contagion révolutionnaire dans le corps des officiers de marine britanniques. Une certaine inquiétude voire même une forme de mauvaise conscience de la part de la hiérarchie navale britannique se révèle à cette occasion.

Néanmoins, si l'édifice militaire britannique vacille un peu plus avec ces mutineries, de simples réformes internes (notamment une nette augmentation des salaires) parviennent à éteindre l'essentiel des revendications des marins britanniques<sup>72</sup>. Là encore, la stratégie indirecte, en se fondant seulement sur la pression exercée en interne par les civils, se montre insuffisante pour engendrer une reddition immédiate de l'adversaire. De plus les autres armes de la France dans ce combat commencent à s'émousser, notamment l'usage de l'abolition de l'esclavage et la volonté de capitaliser sur le ressentiment des neutres en mettant en avant l'idée de liberté des mers.

## **2. Liberté des mers et abolition de l'esclavage : les ambitions révolutionnaires à l'épreuve des bouleversements internationaux et intérieurs**

La réinsertion progressive de la France révolutionnaire dans le concert des nations européennes se trouve en bonne voie au printemps 1797, avec les alliances assurées de la République batave et de l'Espagne, ainsi que des traités en bonne et due forme avec plusieurs États continentaux comme la Prusse. L'ambition de coaliser les puissances maritimes neutres comme le Danemark ou la Russie contre les empiètements navals de la Grande-Bretagne reste néanmoins à l'ordre du jour. Pour ce faire, la France doit néanmoins donner à voir que ses institutions républicaines ne présentent pas de danger pour l'Europe ; et convaincre les neutres qu'il est dans leur intérêt de se liguier contre la puissance maritime dominante. La confusion fréquente entre ces deux éléments se trouve en bonne partie à la source des frustrations françaises à l'égard des États-Unis, pour lequel le premier point ne devrait poser aucun problème. De fait, les États-Unis sont perçus en France (et notamment par le Directoire exécutif) comme manquant à la solidarité entre républiques ; mais le problème est que la France a bien du mal à proposer une relation commerciale avantageuse matériellement pour les deux parties. Un autre élément de la politique républicaine qui suscite le malaise à l'échelle internationale est le maintien de l'abolition de l'esclavage, perçu comme dangereux pour la pérennité des colonies, en particulier en Espagne. Sur ce point

---

<sup>71</sup> « *The character of the present mutiny is perfectly French* » (Julian CORBETT, Herbert RICHMOND (eds.), *The Spencer Papers*, op. cit. vol. 2, p. 112). Lettre du capitaine Payne à Spencer du 20 avril 1797.

<sup>72</sup> Philip MACDOUGALL, Ann Veronica COATS (eds.), *The Naval Mutinies of 1797: Unity and Perseverance*, op. cit. p. 27-28 et 218.

néanmoins, le Directoire exécutif tient bon, malgré la pression croissante en interne des Clichyens ; ce qui se traduit par la poursuite d'une campagne de lutte contre la traite négrière, notamment à partir de la station de Guyane.

*La politique de liberté des mers face au problème américain et à la montée en puissance de la course*

Durant l'année 1797, le Directoire exécutif continue de faire un usage diplomatique important de sa défense proclamée de la liberté des mers, et donc notamment du principe « *free ships make free goods* ». En particulier, les ouvertures faites à la Russie dès cette date brodent sur le thème de l'accaparement du commerce par les Britanniques, et leur politique agressive d'inspection des neutres, y compris en mer Baltique<sup>73</sup>. Mais il ne s'agit là que des prémisses de l'argumentation qui contribue à la fondation de la ligue du Nord contre la Grande-Bretagne en 1801 : les vicissitudes politiques sont nombreuses entre les deux dates. En effet, le Directoire exécutif s'engage en 1797 dans une pente de plus en plus critique vis-à-vis de la politique de liberté des mers annoncée en grande pompe seulement un an et demi plus tôt. Le principal élément qui pousse en ce sens est l'insatisfaction vis-à-vis des États-Unis. Le 2 mars 1797, le Directoire exécutif publie en effet un arrêté sur la neutralité assorti d'une longue diatribe désignant explicitement les États-Unis comme manquant à leurs obligations du traité d'amitié de 1778, notamment du fait du *Jay Treaty*<sup>74</sup>. En particulier, l'arrêté prévoit qu'un navire américain doit disposer d'un rôle d'équipage en bonne et due forme pour que sa nationalité puisse être constatée<sup>75</sup>. La décision va donc bien plus loin que les arrêtés de juillet 1796, puisque ce ne sont plus seulement les cargaisons qui sont concernées : un navire américain dépourvu des pièces requises peut être considéré comme de bonne prise. Le Directoire exécutif a bien conscience que les navires marchands américains sont dépourvus de tels documents : il s'agit en réalité d'ouvrir la totalité du commerce américain à la capture par les Français, ce qui s'apparente à une déclaration de guerre. Barras présente la décision comme telle dans ses mémoires, même si la reconstruction *a posteriori* est probable :

Le ministre de la Marine soumet un long mémoire dans le résultat serait la guerre avec les anglo-américains. Carnot, l'ami de la paix et de la morale, sourit à cette guerre. « On pourrait au moins s'emparer provisoirement de leurs bâtiments », dit-il. [...] Je suis bien éloigné de penser que les motifs allégués soient suffisants pour nous entraîner dans une pareille guerre ; sans parler de tout ce qu'elle aurait d'injuste, on peut en présumer les conséquences. Nos colonies ne subsistent que par les approvisionnements américains, dont on ne peut se passer<sup>76</sup>.

<sup>73</sup> Charles BALLOT, *Les négociations de Lille : 1797*, op. cit., p. 73.

<sup>74</sup> RLMC, tome 7, p. 187-209.

<sup>75</sup> Manuel COVO, *Entrepôt of Revolutions: Saint-Domingue, Commercial Sovereignty, and the French-American Alliance*, op. cit., p. 450.

<sup>76</sup> Georges DURUY (éd.), *Mémoires de Barras, membre du Directoire*, vol. 2, op. cit., p. 311.

Quelle que soit la nature même de la décision du Directoire exécutif, elle constitue un durcissement de la position sur le commerce qui apparaît peu compatible avec la défense publique de la liberté des mers. La droite des Conseils, après les élections de germinal an V, voit dans cette question un angle d'attaque contre le Directoire exécutif, qu'elle accuse de pousser les États-Unis dans les bras de la Grande-Bretagne<sup>77</sup>.

En 1797, le débat sur la neutralité reste néanmoins circonscrit à la question des États-Unis, car le respect des neutres reste la règle pour les relations avec les autres puissances, notamment du Nord. Ainsi le commandant Plucket, en croisière dans la mer du nord sur la corvette *Jalouse*, inspecte-t-il le 2 mars un navire danois ; il est « reconnu par ses papiers propriété neutre », bien qu'il soit destiné pour Londres, et peut poursuivre sa route<sup>78</sup>. Il est néanmoins permis de se demander si les corsaires sont aussi scrupuleux ; or la question se pose de plus en plus, car 1797 correspond au début de l'âge d'or de la course française durant la décennie révolutionnaire, qui se poursuit jusqu'à l'année suivante. Rien que pour la course nantaise, le chiffre de dix corsaires en mer est dépassé durant le printemps<sup>79</sup>. Cette entrée en ligne tardive des corsaires comme acteurs majeurs de la guerre sur mer côté français s'explique avant tout par l'embargo qui a pesé sur eux durant l'essentiel de la période conventionnelle. Le rassemblement des capitaux nécessaires et l'armement des unités sélectionnées pour la course demandent en effet des délais importants. Cette montée en puissance de la course constitue un danger pour la politique de *free ships make free goods* ; en effet, les corsaires et leur réseau d'influence ont tout intérêt au rejet de ce principe, afin de multiplier les cibles : il s'agit là du retour d'un débat déjà entamé en 1793<sup>80</sup>.

L'importance de la course au printemps 1797 est à la fois une des causes et la conséquence de l'inactivité des flottes régulières. À ce propos, les bureaux de la Marine sonnent l'alerte le 5 mars : il s'agit de « prévenir les inconvénients que la course peut entraîner », notamment en ce qui concerne la concurrence pour les marins<sup>81</sup>. De fait, les pertes de matelots expérimentés sur ces navires risquent de devenir importantes durant l'été, « lorsque [...] des jours plus longs ne laisseront aux corsaires et aux bâtiments capturés aucun moyen de se dérober<sup>82</sup> ». La concurrence des corsaires alimente en effet la pénurie de matelots, sensible notamment à Brest durant la

---

<sup>77</sup> Marc BELISSA, *Repenser l'ordre européen (1795-1802). De la société des nations aux droits des nations*, op. cit., p. 377.

<sup>78</sup> SHD-MV, BB4 112 f°63, « Extrait du journal du lieutenant de vaisseau Plucket commandant la corvette de la République la *Jalouse* », entrée du 12 au 13 ventôse an V (2 au 3 mars 1797).

<sup>79</sup> Hervé PICHEVIN, David PLOUVIEZ, *Les corsaires nantais pendant la Révolution française*, op. cit., p. 93-94.

<sup>80</sup> Voir *supra* chapitre quatre, 2.

<sup>81</sup> SHD-MV, BB1 13 f°142, rapport des bureaux de la Marine, 5 ventôse an V (23 février 1797).

<sup>82</sup> *Ibid.*

période<sup>83</sup>. Mais la recherche de ce type d'embarquement est aussi liée au fait que les missions susceptibles de déboucher sur des parts de prises sont rares au sein de la marine de la République à cette date. La flotte de Brest reste pour l'essentiel au port. Parmi les croisières potentiellement lucratives, on ne compte guère que l'habituelle station de Corves et Flores dans les Açores, ordonnée par Truguet sur proposition de ses bureaux<sup>84</sup>.

Le périmètre d'action de la flotte de Brest semble en effet se réduire de nouveau à l'Iroise pendant l'essentiel de la campagne de 1797. Après l'expédition d'Irlande, la station navale britannique devant Brest est renforcée. En conséquence, la présence de navires français avancés dans la baie de Bertheaume, qui avait été décidée ponctuellement avant le départ de l'expédition d'Irlande, tend à devenir permanente. La division envoyée par Morard de Galles tenir ce poste le 22 avril est composée ainsi<sup>85</sup> :

| Type d'unité  | Nom                | Canons          | Capitaine  |
|---------------|--------------------|-----------------|------------|
| Vaisseau      | <i>Mont Blanc</i>  | 74              | Gantheaume |
| Vaisseau rasé | <i>Brave</i>       | 42              | Rolland    |
| Frégate       | <i>Immortalité</i> | 40 de 24 livres | Siméon     |
| Frégate       | <i>Romaine</i>     | 32 de 24 livres | Chambon    |
| Frégate       | <i>Coquille</i>    | 40 de 12 livres | Gourrège   |
| Frégate       | <i>Précieuse</i>   | 38 de 12 livres | Barré      |
| Corvette      | <i>Levrette</i>    | 22 de 6 livres  | Kuel       |
| Lougre        | <i>Renard</i>      | 12 de 6 livres  | Sénis      |

Table n°20 : Station de Bertheaume au printemps 1797<sup>86</sup>

Durant toute la campagne de 1797, les navires de Gantheaume jouent au chat et à la souris avec les unités légères britanniques, mais les rôles peuvent changer d'un moment à l'autre, en fonction de l'arrivée impromptue de renforts ou d'une faute de manœuvre. En effet, chacun des protagonistes cherche à attirer l'autre trop en avant de sa position, afin de l'isoler et de le capturer<sup>87</sup>. Ces manœuvres épuisantes jouent dans l'importante désertion que connaît la division, même si elle est pour l'essentiel due au fait que les hommes ne sont « ni vêtus, ni payés, et par-dessus tout, détestablement nourris », comme le dit le commandant de la division avec franc-parler<sup>88</sup>. Le rôle principal de Gantheaume n'est néanmoins pas de détruire ses adversaires, mais bien de faire rentrer

<sup>83</sup> Voir *supra* table n°19.

<sup>84</sup> SHD-MV, BB1 13 f°212, « Rapport » des bureaux de la Marine, 11 floréal an V (30 avril 1797).

<sup>85</sup> SHD-MV, BB4 112 f°161, lettre de Morard au Ministre de la Marine, 3 floréal an V (22 avril 1797).

<sup>86</sup> *Ibid.*, f°160, « Station de Bertheaume commandée par le citoyen Gantheaume », sans date.

<sup>87</sup> *Ibid.*, f°168, lettre de Gantheaume au Ministre de la Marine, 9 prairial an V (28 mai 1797).

<sup>88</sup> *Ibid.*, f°188, lettre de Gantheaume au Ministre de la Marine, 13 thermidor an V (31 juillet 1797).



les convois français<sup>89</sup>. Ceux-ci parviennent à passer pour l'essentiel, même si la gêne provoquée par les Britanniques devient considérable au cours de l'année : « Des personnes venues ce soir du Conquet me confirment que l'armée anglaise au nombre de 22 vaisseaux était ce soir à vue, et au nord d'Ouessant ; mais barrant le passage du Four. Les deux petits convois qui sont entrés aujourd'hui ont donc été bien heureux<sup>90</sup>. » Bien que Gantheaume estime que les Britanniques se tiennent beaucoup plus loin et sont « bien moins hardis » depuis l'arrivée de sa station, force est de constater que le périmètre d'action de la flotte de Brest se trouve réduit à peu de choses<sup>91</sup>.

Cette situation contraste fortement avec celle de la flotte de Toulon, qui avec le retrait de la *Royal Navy* de la Méditerranée se trouve entièrement libre de ses mouvements dans cet espace, pour la première fois depuis 1793. Le Directoire exécutif parvient sans difficulté à trouver à employer la flotte : en effet, la poursuite de la campagne de Bonaparte en Italie a offert une importante opportunité à la marine française : la saisie de la marine vénitienne<sup>92</sup>. Le 8 juin, un rapport des bureaux de la Marine suggère que la flotte de Toulon se rende à Venise pour prendre possession des navires qui reviennent à la France, avec ordre de profiter de l'absence de tout adversaire pour entraîner autant de matelots que possible<sup>93</sup>. Le 10, Truguet rédige les instructions détaillées et à la mi-juillet ce sont six vaisseaux et trois frégates qui quittent Toulon pour l'Adriatique<sup>94</sup>. Entre-temps, les agents du Directoire à Venise ont quelque peu douché l'enthousiasme suscité par la perspective de l'adjonction d'une des plus importantes marines d'Europe, sur le papier, à la marine française<sup>95</sup>. En effet, les vaisseaux vénitiens sont majoritairement des 64 canons et surtout, « quand on parviendrait à enlever la majeure partie de ces bâtiments on n'acquerrait pas des vaisseaux susceptibles de se battre en ligne, attendu la défectuosité de leur construction, le peu d'épaisseur des bordages, l'infériorité de leur artillerie [...] ils égaleraient tout au plus les vaisseaux de 50 de médiocre qualité<sup>96</sup> ». Si l'on ajoute ces vaisseaux à l'ordre de bataille français, à l'image de la plupart des auteurs, il est possible de constater une sérieuse remontée des effectifs de navires de ligne de la marine républicaine, avec 52 unités au

---

<sup>89</sup> *Ibid.*, f° 164, « Copie des instructions pour servir au chef de Division Gantheaume », 26 floréal an V (15 mai 1797).

<sup>90</sup> *Ibid.*, f° 180, lettre de Gantheaume au Ministre de la Marine, 30 prairial an V (18 juin 1797).

<sup>91</sup> *Ibid.*, f° 175, lettre de Gantheaume au Ministre de la Marine, 27 prairial an V (15 juin 1797).

<sup>92</sup> Sur les circonstances de l'entrée des Français dans Venise, voir Paolo PRETO et Pietro DEL NEGRO (dir.), *Storia di Venezia dalle origini alla caduta della Serenissima, VIII. L'ultima fase della Serenissima*, Rome, Istituto della Enciclopedia Italiana, 1998, 962 p. Le Directoire exécutif s'enquiert auprès de Bonaparte des ressources navales disponibles dans l'arsenal par une lettre du 30 floréal an V (19 mai 1797) : PVDE, tome 1 p. 206.

<sup>93</sup> SHD-MV, BB1 13 f° 260-261, « Rapport » du bureau des ports de la Marine, 20 prairial an V (8 juin 1797).

<sup>94</sup> SHD-MV, BB1 14 f° 32, « Rapport » des bureaux de la Marine, 3 thermidor an V (21 juillet 1797).

<sup>95</sup> Martine ACERRA et Jean MEYER, *Marines et Révolution, op. cit.*, p. 61-63.

<sup>96</sup> *Ibid.*, f° 34-35.

moment du traité de Campo-Formio (octobre 1797<sup>97</sup>). Néanmoins, le rapport de force naval continue de se dégrader pour la France et ses alliés, car les quelques unités vénitiennes capturées (de faible qualité donc) ne compensent pas les pertes aux batailles de Saint-Vincent et de Camperdown, qui voient pour cette dernière la défaite de la flotte batave le 11 octobre 1797<sup>98</sup>.

La situation de la Méditerranée, où les Français bénéficient de la maîtrise de la mer (ce qui leur permet notamment de prendre Corfou, où certains 64 vénitiens sont capturés), contraste donc fortement avec celle de l'Atlantique, où la présence britannique tend à s'étendre toujours plus vers le sud. Une croisière de la *Royal Navy* s'installe notamment devant le Pertuis breton, à proximité de Rochefort, ce qui perturbe les liaisons coloniales dont ce port a généralement la charge<sup>99</sup>. De ce fait, les différentes colonies françaises de l'Amérique sont de plus en plus livrées à elles-mêmes sur le plan naval.

### *Le maintien d'une politique de lutte contre la traite en question*

La position abolitionniste de la France constitue en 1797 l'élément le plus saillant de la politique coloniale républicaine. La présence de noirs libres sur les unités françaises ne cesse de susciter l'irritation des autorités espagnoles, malgré l'alliance entre les deux pays. Le gouverneur de Porto Rico, notamment, se plaint que les esclaves de l'île souffrent la vision de marins français noirs, « bien habillés et gonflés du titre de citoyen<sup>100</sup> ». Mais les critiques de l'abolition ne sont pas cantonnées à l'Espagne : la droite clichyenne approfondit son offensive durant le début de l'été 1797. Durant le mois de juin 1797, Vaublanc et Villaret poursuivent leur lobbying, notamment auprès de Barras, pour une grande expédition vers Saint-Domingue ; prélude probable à un rétablissement de l'esclavage<sup>101</sup>.

Face à cette offensive, le Directoire exécutif continue de soutenir pendant quelque temps encore la politique anti-esclavagiste de Truguet. Celui-ci apporte notamment un soin particulier au suivi de la lutte contre la traite que mènent les unités légères françaises dans l'Atlantique, comme sa correspondance en témoigne. La station de Guyane se trouve particulièrement impliquée dans cette lutte, du fait de la proximité des flux de traite portugais. Voici le récit d'une capture par la goélette *Volante*, par l'envoyé du Directoire exécutif à Cayenne, le 26 octobre 1796 :

[Parmi les prises,] l'aimable demoiselle, venant de Guinée, allant à Maragnon [Maranhao], chargé de cire, de quelques dents d'éléphant, et de 180 noirs, amarinsés dans la

---

<sup>97</sup> Voir Annexe n° 1.8.

<sup>98</sup> Pour la bataille de Camperdown, voir *infra*, 3.

<sup>99</sup> SHD-MV, BB1 13 f° 159, « Rapport » des bureaux de la Marine, 19 ventôse an V (9 mars 1797).

<sup>100</sup> Anne PÉROTIN-DUMON « Révolutionnaires français et royalistes espagnols dans les Antilles », art. cit., p. 129.

<sup>101</sup> Georges DURUY (éd.), *Mémoires de Barras, membre du Directoire*, vol. 2, *op. cit.*, p. 416.

passé même de maragnon, par la Goëlette de la République la Volante. Cette cargaison devenue bien précieuse aux yeux de l'humanité, en changeant de destination, est entrée dans notre port, le 19 vendémiaire dernier. Je dois ici des éloges à la bonne conduite du citoyen Reybaud, commandant la volante. Tous les soins qui ont dépendu de lui, ont été prodigués pendant le trajet à ses intéressants passagers, qu'il n'a point cessé d'escorter<sup>102</sup>.

Le ministre de la Marine Truguet lui répond avec satisfaction : « J'ai vu avec plaisir que les 180 noirs pris sur le navire portugais l'aimable demoiselle ont été appelés à jouir des bienfaits de la liberté<sup>103</sup>. » Cet exemple de libération n'est pas isolé : le 7 novembre 1796, c'est la corvette *Chevrette* qui, sortie de Cayenne, s'empare d'un brick anglais venant du Bénin, la *Carolina*, avec 165 noirs à bord<sup>104</sup>. Huit jours plus tard, un nouveau navire anglais, le *Tom*, trois-mâts doublé en cuivre en provenance de Liverpool, est capturé :

J'ai envoyé deux officiers l'amariner, l'un est venu me rapporter que ce bâtiment venait de la cote d'or, qu'il était armé de 22 pièces de canons ; et 34 membres d'équipage, ayant 442 noirs à bord, que le capitaine avait insurgés et armés au moment de l'amariner, mais qu'ils les avaient facilement désarmés, et qu'il leur avait fait dire et qu'ils seraient libres dès qu'il serait à terre à Cayenne, ce qui paraissait leur avoir fait plaisir<sup>105</sup>.

Le pic d'activité corsaire, plus précoce dans les Antilles que sur le continent européen, implique aussi la prise de plusieurs négriers. En janvier 1796, Renaudet, capitaine corsaire, amène au port des Cayes à Saint Domingue deux prises anglaises, l'une chargée de 250 Africains, l'autre de 200. Le journal la *Sentinelle*, qui paraît sur l'île, donne à voir la manière dont se déroule ce retour du capitaine Renaudet :

Il déclara qu'il savait que les noirs des Antilles étoient déclarés libres, et qu'en conséquence, bien loin de vouloir profiter, ainsi que son équipage, du produit d'une pareille cargaison qu'il eût pu vendre dans les ports étrangers voisins, il s'empressait et se faisait un devoir et un plaisir de déposer ces infortunés sur la terre de la liberté, se trouvant amplement dédommagé des frais et des peines de sa croisière, par la satisfaction de les avoir arrachés à l'esclavage et à la barbarie dont ils eussent été victimes sur le territoire anglais. Cet acte de générosité, digne d'être transmis à la postérité, mérita à son auteur l'estime et l'admiration des habitants et surtout des africains déjà libres et régénérés<sup>106</sup>.

Ce récit laisse apparaître les ambiguïtés d'une libération qui est présentée comme une faveur faite par le capitaine plus que comme un droit. Les considérations stratégiques dans le cas de la flotte régulière et l'appât du gain constituent le facteur incitatif majeur de la lutte contre le commerce ennemi, bien avant toute considération morale. À ce titre, il est probable que le scénario évoqué par la *Sentinelle*, à savoir la revente des noirs capturés par des corsaires français dans un port esclavagiste étranger, neutre ou allié, ait eu fréquemment lieu. Reste que dans ce cas précis,

---

<sup>102</sup> SHD-MV, BB4 108 f°19, lettre de l'agent du Directoire exécutif à Cayenne au Ministre de la Marine, 5 brumaire an V (26 octobre 1796).

<sup>103</sup> *Ibid.*, f°48, lettre de Truguet à Reybaud, commandant la *Volante*, 6 fructidor an V (23 août 1797).

<sup>104</sup> SHD-MV, BB4 116 f°43-54, journal de la *Chevrette*, 27 nivôse an V (16 janvier 1797).

<sup>105</sup> *Ibid.*

<sup>106</sup> *La Sentinelle*, n°216, 26 janvier 1796, p. 4.

les esclaves sont bel et bien libérés une fois sur le territoire français. Il est frappant de constater que l'existence de ces libérations d'esclaves n'a jamais réellement été mise en avant, notamment sur le plan mémoriel, à l'inverse notamment de la lutte contre la traite menée par la *Royal Navy* durant l'essentiel du XIX<sup>e</sup> siècle ; ce qui vient souligner là encore l'obscurité qui règne sur la période révolutionnaire dans le domaine naval.

Une fois rendus à la liberté, les noirs amenés sur le territoire français de la Guyane, des Antilles ou de Saint-Domingue sont fortement incités à se consacrer à l'agriculture, conformément à la philosophie des abolitionnistes soucieux de prouver la possibilité et l'utilité d'une classe d'agriculteurs noirs travailleurs et productifs, à rebours de l'idée d'une paresse innée des Africains<sup>107</sup>. C'est particulièrement le cas en Guyane, où les bras manquent pour la production de denrées coloniales. D'une manière plus générale, la Guyane semble incarner le modèle colonial recherché pour la gauche républicaine du Directoire. L'abolition de l'esclavage s'y est déroulée sans violence<sup>108</sup> ; et le territoire est pleinement rattaché à la République depuis l'institution progressive de l'isonomie entre métropole et colonies par la Constitution de l'an III, renforcée par la départementalisation des colonies en octobre 1797<sup>109</sup>.

Ce point oblige d'ailleurs Truguet à rechercher un autre espace où effectuer les déportations politiques dont il a la charge, la loi interdisant de déplacer les déportés sur le territoire national<sup>110</sup>. C'est en effet vers la Guyane qu'un certain nombre de députés montagnards avaient été déportés durant l'année 1795, notamment Billaud-Varennès et Collot d'Herbois, sur l'avis de l'*Expédition*, commandé par Polony, qui prend le commandement de la station<sup>111</sup>. Une fois leur mission réalisée, la plupart des unités qui assurent la liaison avec Cayenne, et/ou les déportations politiques se rendent ensuite dans les Antilles, comme la corvette *Gaîté*, qui quitte la Guyane le 24 juillet 1797, mais est capturée par l'ennemi au large des Bermudes<sup>112</sup>.

Le ministre choisit comme nouveau lieu de relégation les comptoirs français en Afrique, une bascule qui s'inscrit aussi dans le nouveau regard vers ces espaces, qui intéressent de plus en

---

<sup>107</sup> Les résultats et les modalités de la production de denrées coloniales sans travail forcé esclavagiste ont fait l'objet de l'étude de Manuel COVO, *Entrepôt of Revolutions : Saint-Domingue, Commercial Sovereignty, and the French-American Alliance*, op. cit., p. 408-413 et 419-425. Les espaces traités se limitent néanmoins pour l'essentiel à Saint-Domingue.

<sup>108</sup> « Le décret sur la liberté des noirs a été reçu sans trouble et même sans murmures. » RACSP, tome 18, p. 312-313, lettre des représentants en mission dans le Morbihan au président de la Convention nationale, 3 frimaire an III (23 novembre 1794). Il s'agit d'une synthèse du rapport de Polony, officier de marine en charge de multiples rotations à Cayenne durant la décennie révolutionnaire.

<sup>109</sup> Frédéric CHARLIN, « L'expérimentation de l'identité législative aux colonies, de la Convention au Directoire » dans Frédéric REGENT, Jean-François NIORT, et Pierre SERNA (dir.), *Les colonies, la Révolution française, la loi*, Rennes, PUR, 2014, p. 93-106.

<sup>110</sup> SHD-MV, BB1 13 f°35 ; « Rapport » des bureaux de la Marine, 4 ventôse an IV (23 février 1796).

<sup>111</sup> SHD-MV, BB4 85, dossier de l'*Expédition*, capitaine Polony.

<sup>112</sup> SHD-MV, BB4 116 f°79, Procès-verbal de la perte de la corvette *Gaîté*, 3 fructidor an V (20 août 1797).

plus les partisans de la « colonisation nouvelle<sup>113</sup> ». La Guyane n'en a pourtant pas fini avec les déportés. Les colonies se trouvent en effet, non sans ironie, à l'origine et à l'aboutissement de la crise politique de l'été 1797. L'offensive de la droite qui mène au départ de Truguet dans les premiers jours de juillet est largement fondée sur la détestation de sa politique coloniale ; en particulier de son abolitionnisme militant, mis en œuvre notamment par les libérations d'esclaves à Cayenne. Mais le succès engrangé avec ce départ forcé est de courte durée ; à l'issue du coup d'État de la gauche républicaine du 18 fructidor an V (4 septembre 1797), ce sont alors les royalistes les plus en vue qui sont déportés vers la Guyane, mesure interprétée dès cette époque comme relevant de la « guillotine sèche », car l'espérance de vie dans les alentours de Cayenne s'avère très limitée, du fait du climat équatorial. La marine se trouve donc directement et indirectement au cœur des événements politiques de l'été 1797.

### 3. La marine dans la crise politique, diplomatique et militaire de l'été 1797

La situation de blocage politique, qui résulte de la cohabitation d'une majorité d'inclination royaliste au conseil des Cinq-Cents et au conseil des Anciens depuis avril 1797 avec un exécutif majoritairement républicain, se résout à travers plusieurs moments de crise durant l'été 1797. Parmi ces événements, l'essentiel de l'attention se concentre généralement sur le coup d'État républicain du 4 septembre (18 fructidor an V), qui vient mettre un terme semi-définitif à l'affrontement en proscrivant une grande partie des membres de la nouvelle majorité des Conseils. Néanmoins, à la mi-juillet, une crise importante avait déjà éclaté avec la crainte de la droite d'un coup d'État militaire mené avec l'appui de Hoche, au moment où celle-ci cherche à peser dans les changements ministériels ; même si seule l'éviction de Truguet, cible privilégiée du club de Clichy, peut être considérée comme un véritable succès pour les Conseils.

Il ne s'agit pas ici de proposer un nouveau cadre interprétatif de ces deux événements, fondamentaux notamment pour la construction d'un « centre » républicain ; lequel s'élabore contre la droite avant de se retourner contre la gauche néo-jacobine dans les années suivantes<sup>114</sup>. Il importe en revanche de souligner l'importance de la marine et des marins dans la séquence, notamment pour les événements de juillet. Sans jamais tenir le devant de la scène, la marine apparaît fondamentale, en coulisse ; ce qui tend à démontrer que c'est dans le regard des historiens postérieurs plus que dans celui des contemporains de la Révolution que le fait maritime disparaît.

<sup>113</sup> SHD-MV, BB1 13 f°35 ; « Rapport » des bureaux de la Marine, 4 ventôse an IV (23 février 1796). Bernard GAINOT, « L'établissement libre de Sierra Leone, et les projets de *colonisation nouvelle* en Afrique (1783 - 1802) », art. cit.

<sup>114</sup> Pierre SERNA, *L'extrême centre ou Le poison français : 1789-2019*, op. cit., p. 130-131.

Celui-ci est présent d'abord à travers les acteurs impliqués : l'amiral Villaret pour les Clichyens ; ou encore les troupes de Carnot qui se rendent à Brest pour un nouveau projet d'expédition d'Irlande, et qui se retrouvent impliquées dans la crise de juillet ; mais aussi des enjeux, comme la question coloniale qui est au fondement de la chute de Truguet, sans qu'il soit possible de la distinguer entièrement de la question maritime. Dans cette atmosphère d'ébullition politique et de mutation rapide de la direction politico-stratégique de la guerre, il n'est pas étonnant que les réalisations militaires concrètes de la période aient par ailleurs été très limitées, d'autant que les négociations de Lille laissent apercevoir l'espoir d'une paix prochaine.

*Du départ forcé de Truguet au 18 fructidor, les bouleversements de la direction de la Marine*

Durant les mois de juin et juillet 1797, les Conseils et la presse royaliste accentuent la pression sur le ministre de la Marine Truguet. Si sa politique coloniale abolitionniste constitue le cœur du contentieux avec la droite clichyenne, sa direction de la marine est aussi utilisée voire instrumentalisée contre le ministre. Dès le 14 avril, le journal clichyen *La Quotidienne ou Feuille du jour* reprend sa campagne : « Il y a déjà plusieurs mois, le Directoire avait grande envie de se débarrasser de Merlin [de Douai, ministre de la Justice], voire même de *Truguet-Irlande* ; mais on cria tant, [...] contre Merlin que celui-ci trouva grâce auprès du Directoire. *Truguet-Sonthonax-Irlande* trouva grâce aussi... Mais comment tous ces gens-là trouveront-ils grâce devant l'éternel<sup>115</sup> ? » L'amalgame du nom de Truguet à celui du responsable honni de l'abolition de l'esclavage, ainsi qu'à celui de l'échec du débarquement de l'hiver 1796-1797, constitue un motif récurrent de la presse royaliste. Le 2 juillet, le journal emploie une de ses armes favorites, l'ironie, contre le ministre ; dans le prospectus fictif d'une école encyclopédique, l'auteur de la *Quotidienne* affirme :

6° Truguet fera un traité sur l'*art des descentes*, et il justifiera ses principes, en les appliquant aux descentes opérées en Sardaigne et en Irlande. Il attend le succès de son projet pour l'Ecosse pour donner la troisième partie de cet intéressant ouvrage. Il apprendra par quelle heure on échange trente-sept vaisseaux de ligne français contre deux vaisseaux anglais en trois ans de temps<sup>116</sup>.

Les échecs navals sont donc employés contre Truguet, y compris les plus anciens comme l'expédition de Sardaigne de janvier 1793<sup>117</sup>. L'inimitié contre lui n'est donc pas limitée à la question coloniale, et c'est aussi sur la gestion quotidienne de la marine que le ministre se trouve

---

<sup>115</sup> *Supplément des spectacles de La Quotidienne ou Feuille du jour*, n° 352, 25 germinal an V (14 avril 1797), p. 2. C'est l'auteur qui souligne.

<sup>116</sup> *Supplément des spectacles de La Quotidienne ou Feuille du jour*, n° 431, 14 pluviôse an V (24 germinal an V), p. 2.

<sup>117</sup> Voir *supra* chapitre un, 3.

attaqué par les Conseils. Notamment, le 11 juillet 1797, les Cinq-Cents profitent de leurs attributions financières pour bloquer les demandes de fonds de l'exécutif, à travers la demande d'une clarification générale de la situation des dettes de la marine<sup>118</sup>. Le bras de fer qui s'ensuit est probablement largement responsable du retard dans la préparation de la flotte de Brest pour une deuxième expédition d'Irlande, qui est en cours au même moment. Cette offensive est assortie à la pression qu'exerce Villaret au nom du club de Clichy, pour un remplacement de Truguet par Redon de Beaupréau (dont il est proche), ce qui constituerait un retour à la situation de l'été 1795<sup>119</sup>. À l'intérieur de la droite clichyenne, Villaret s'est en effet construit une stature importante concernant les affaires maritimes, intervenant aux Cinq-Cents en défense d'une augmentation de la solde des marins, ou en défense de Surcouf, qui agit comme corsaire dans l'océan Indien sans lettres de marque<sup>120</sup>.

Une première résolution de la crise a lieu avec le remplacement d'un certain nombre de ministres, dont celui de la Marine, le 16 juillet 1797<sup>121</sup>. Ce remaniement, qui voit notamment l'entrée de Talleyrand au ministère des Affaires Étrangères, apparaît comme une véritable « journée de dupes », pour reprendre l'expression de Christine Le Bozec, car là où les Conseils avaient l'espoir d'un net tournant à droite, à l'image des élections du printemps, ce sont surtout des Républicains qui sont nommés<sup>122</sup>. Le club de Clichy peut néanmoins se satisfaire du départ de Truguet, mais il est remplacé par Pléville Le Pelley, et non par Redon, qui n'obtient qu'un suffrage, provenant probablement d'un des deux Directeurs ancrés à droite, Carnot et Barthélemy<sup>123</sup>. Pléville, qui a précédemment refusé le ministère de la Marine, appartient justement au « centre » en cours de gestation politique durant l'été. Il fréquente le club constitutionnel de Benjamin Constant et Germaine de Staël, même s'il indique qu'il y a été « entraîné » dans ses mémoires<sup>124</sup>. Si le positionnement politique exact de ce club est complexe et débattu (« extrême-centre », droite ralliée à la République, bourgeoisie libérale), reste qu'il se distingue clairement de la droite clichyenne et des abolitionnistes convaincus à la gauche du spectre politique<sup>125</sup>. L'image que Pléville donne de lui-même dans ses mémoires, à savoir celle d'un pur technicien, est très exagérée,

<sup>118</sup> PVDE, vol. 2, p. 65. Message des Cinq-Cents du 23 messidor an V (11 juillet 1797).

<sup>119</sup> Georges DURUY (éd.), *Mémoires de Barras, membre du Directoire*, vol. 2, op. cit., p. 311.

<sup>120</sup> Henri ORTHOLAN, *L'amiral Villaret-Joyeuse : des Antilles à Venise, 1747-1812*, op. cit., p. 191.

<sup>121</sup> Georges LEFEBVRE, *Les Thermidoriens - Le Directoire*, op. cit., p. 281.

<sup>122</sup> Christine LE BOZEC, *Barras*, op. cit., p. 207.

<sup>123</sup> PVDE, tome 2, p. 71. « Délibérations du Directoire sur le renvoi des ministres », 28 messidor an V (16 juillet 1797).

<sup>124</sup> Michèle CHARTRAIN, Monique LE PELLEY FONTENY, Gilles DÉSIRÉ dit GOSSET (éd.), *Mémoires d'un marin granvillais. Georges-René Pléville Le Pelley (1726-1805)*, op. cit., p. 60. Son affiliation est confirmée par Jacques MARION, « Pléville Le Pelley, corsaire normand », *Études Normandes*, 54<sup>e</sup> année, n°1, 2005, p. 30.

<sup>125</sup> Bernard GAINOT, « Benjamin Constant et le cercle constitutionnel de 1797 : la modération impossible », *Annales historiques de la Révolution française*, n°357, 2009/3, p. 103-118.

mais non sans fondement ; âgé de 72 ans lorsqu'il entre au ministère, Pléville, originaire de Granville, est un ancien corsaire puis officier de marine intégré au corps avant la Révolution<sup>126</sup>.

Le remaniement du 16 juillet entraîne une situation confuse et tendue à Paris. La droite, s'estimant trompée, évoque la possibilité d'un coup de force avec l'appui de Pichegru<sup>127</sup>. Mais finalement l'attention se porte surtout sur un potentiel appui des militaires à la gauche et au triumvirat des Directeurs républicains, lorsque les troupes de Hoche en route pour Brest et la deuxième expédition d'Irlande projetée pénètrent à l'intérieur de la limite géographique d'éloignement de Paris imposée aux troupes par la Constitution de l'an III<sup>128</sup>. La tension finit par retomber lorsque les troupes s'éloignent et que Hoche, s'estimant trompé dans un premier temps, est nommé ministre de la Guerre ; en particulier Carnot est convaincu par les preuves de l'implication de Pichegru dans un complot royaliste, que lui présente Barras<sup>129</sup>. Dans la presse néanmoins, les débats se poursuivent et le positionnement centriste ou en tout cas central du nouveau ministre de la Marine dans le paysage politique se confirme, du fait des critiques qui lui parviennent de tous côtés.

Celles-ci proviennent d'abord de la presse. Maniant encore l'ironie mordante, la *Quotidienne* du 28 juillet 1797 propose un article sur « Les différences », où le nouveau ministre de la Marine, amputé suite à une blessure reçue lors d'un combat naval, est présenté en ces termes : « Quelle différence mettez-vous entre Truguet et Pléville ? C'est que l'un allait ventre à terre au mal, tandis que l'autre nous menace de n'aller au bien que d'une jambe<sup>130</sup>. » Si le ton reste critique, la manière dont Pléville est envisagé par la droite est incomparable avec le traitement de son prédécesseur. En revanche, c'est à gauche que les attaques prennent forme pendant les mois qui suivent ; en janvier 1798, le *Journal des Hommes libres* note « la stérilité de l'administration de Pléville, en fait de réformes républicaines<sup>131</sup> ». Il est vrai qu'à cette date, le tournant à gauche du 18 fructidor n'a pas eu l'impact attendu par la plupart des Républicains sur la direction supérieure de la Marine. Le cas de Redon de Beaupréau, dont la presse néo-jacobine voit l'ombre derrière certaines décisions de Pléville, reste aussi une question en suspens<sup>132</sup>.

Dans la marine elle-même, certains officiers semblent avoir eu une réponse désabusée au changement de ministre. Ainsi Gantheaume, en charge de l'escadre de Bertheaume, réagit en ces termes à l'annonce qui lui est faite de la nomination d'un nouveau ministre :

---

<sup>126</sup> SHD-MV, CC7 alpha 1535, dossier « Georges-René Pléville le Pelley ».

<sup>127</sup> Christine LE BOZEC, *Barras, op. cit.*, p. 207-208.

<sup>128</sup> Georges LEFEBVRE, *Les Thermidoriens - Le Directoire, op. cit.*, p. 281-282.

<sup>129</sup> *Ibid.*

<sup>130</sup> *La Quotidienne ou Feuille du jour*, n° 457, 10 thermidor an V (28 juillet 1797), p. 1.

<sup>131</sup> *Journal des hommes libres de tous les pays, ou le Républicain*, n° 250, (24 janvier 1798), p. 3.

<sup>132</sup> *Ibid.*



Je vous remercie des nouvelles que vous avez bien voulu me participer, concernant le grand changement qui vient d'avoir lieu dans notre ministre. Pour notre compte, devons-nous applaudir à cet événement ? Je n'ose prononcer. Je suis cependant bien persuadé que nous en particulier nous courons peu de risques de perdre au change ; car il n'est guère possible que nous puissions être plus abandonnés à l'avenir que nous l'avons été depuis dix-huit et vingt mois<sup>133</sup>.

La réaction de Gantheaume, si elle est marquée par l'espoir ténu d'une amélioration de la condition matérielle de ses hommes, témoigne avant tout d'une forme de cynisme qui fait par la suite le lit du bonapartisme, dont le commandant de l'escadre de Bertheaume se révèle un des plus fervents partisans par la suite<sup>134</sup>.

Dans ses mémoires, Pléville présente les mois qui suivent sa nomination comme une lutte acharnée contre les retards de solde et le caractère démuné de la flotte en général :

Les magasins des grands ports étaient dépourvus de bois [...] et les vivres commençaient à manquer. Dix-sept vaisseaux étaient en rade, non visités depuis quatre ans, le même lest, cinquante hommes d'équipage [...]. Ils n'étaient donc là que pour la montre [...]. Il était dû cinq mois de solde et la trésorerie avait fort peu de fonds. Dans tous les ports, les officiers étaient sans crédit, sans habits et logés par charité au galetas. Le nombre des ouvriers, matelots et soldats, dans les trois ports de l'océan étoit d'environ vingt mille hommes. Le port de Brest avait trente vaisseaux, parmi lesquels six en grand radoub, dix-sept en rade en mauvais état, et sept autres en armement. [...] J'étais sans cesse aux troupes du ministre des finances et de la Trésorerie pour la solde qui arrivait lentement<sup>135</sup>.

La culpabilité de Truguet dans la situation n'est pas claire, puisque le duel de l'exécutif et des Conseils a amplement contribué au blocage des budgets de la Marine ; par ailleurs chaque ministre de la période présente son action comme un rattrapage nécessaire des erreurs de son prédécesseur. Quoi qu'il en soit, Pléville s'attaque en effet à cette question matérielle, comme plusieurs documents en témoignent, au-delà de ses mémoires. Le 3 août 1797, il rédige une circulaire où il affirme aux autorités des ports qu'ils peuvent « annoncer aux braves marins, aux ouvriers, aux officiers civils et militaires, que je m'occuperai, sans relâche, d'améliorer leur sort. [...] je vais solliciter vivement les sommes nécessaires pour faire face au service qui m'est confié<sup>136</sup> ». En ce qui concerne la pénurie de matelots, Pléville souhaite s'en prendre aux passeports délivrés

---

<sup>133</sup> SHD-MV, BB4 112 f°186-187, lettre de Gantheaume à Morard, 7 thermidor an V (27 juillet 1797).

<sup>134</sup> Gantheaume, amiral sous l'Empire, choisit notamment comme papier en-tête l'expression « Nous gouvernons sur son étoile », allusion à la chance supposée de Bonaparte lorsque Gantheaume le ramène d'Égypte en 1799. Voir la gravure de Le Gouaz, BNF, n°FRBNF16863477.

<sup>135</sup> Michèle CHARTRAIN, Monique LE PELLEY FONTENY, Gilles DÉSIRÉ dit GOSSET (éd.), *Mémoires d'un marin granvillais. Georges-René Pléville Le Pelley (1726-1805)*, op. cit., p. 109.

<sup>136</sup> « Circulaire du ministre de la marine et des colonies, aux ordonnateurs de marine, commandans des armes, commissaires principaux, et officiers chargés des fonctions d'état-major », 16 thermidor an V (3 août 1797), RLMC, tome 7, p. 477.

par les municipalités à certains de leurs administrés, et qui prétendent ainsi les prémunir de l'inscription maritime<sup>137</sup>.

Surtout, Pléville semble avoir mis en œuvre une philosophie claire ; selon lui, la Marine arme une flotte au-dessus de ses moyens, ce qui est à l'origine de frais d'armement des navires et de solde des marins au-dessus des capacités financières du ministère, avec pour seul résultat des vaisseaux qui n'existent que « pour la montre », car imparfaitement armés<sup>138</sup>. Le ministre préfère un plus petit nombre d'unités préparées, mais dans de bonnes conditions ; et ce dans l'attente d'une éventuelle remontée en puissance. Cet état d'esprit se manifeste par un train de réformes datées de septembre 1797. Il s'agit d'abord du prêt de navires légers aux armateurs privés, afin qu'ils s'en servent comme corsaires ; ce qui transfère les frais au domaine privé, sans compter un tiers du profit des prises qui doit revenir à la République<sup>139</sup>. Barras prétend dans ses mémoires avoir été à l'origine de cette disposition, mais la date ne correspond pas et l'esprit qui la sous-tend semble bien trouver son origine chez Pléville Le Pelley<sup>140</sup>. Le ministre s'explique en effet dans ses mémoires :

N'ayant ni vivres ni argent et voulant attaquer le commerce de l'ennemi pendant l'hiver je proposai de faire faire la course à nos frégates, non aux frais de la République (je n'avais pas le sol) mais en les cédant au commerce. Par ce moyen, je faisais sortir de Paris pour les ports huit à dix millions, écus. Les marins recevant des avances en laissaient la meilleure partie à leurs familles. Tout était soulagé. Je n'avais plus à nourrir ni à solder pendant quatre mois dix à douze mille hommes et le fond rentrait aux armements<sup>141</sup>.

Afin de libérer des hommes pour les corsaires et de réduire encore les frais, l'ensemble des vaisseaux doivent rentrer dans le port, comme il est ordonné par le Directoire exécutif le 26 septembre 1797<sup>142</sup>. À travers cet abandon temporaire de la fonction de flotte en vie, la stratégie indirecte est amenée à un nouveau stade, où même la fixation des forces ennemies apparaît compromise. Toutes les économies réalisées doivent être mises au service des radoub de la flotte, afin que celle-ci soit entièrement prête pour le 1<sup>er</sup> germinal an VI, soit le 21 mars 1798 (début de la campagne navale de l'année suivante<sup>143</sup>).

---

<sup>137</sup> « Circulaire du ministre de la marine et des colonies, aux commissaires du Directoire exécutif près les administrations centrales des départements », 17 thermidor an V (4 août 1797). *Ibid.*, p. 483.

<sup>138</sup> Michèle CHARTRAIN, Monique LE PELLEY FONTENY, Gilles DÉSIÉ dit GOSSET (éd.), *Mémoires d'un marin granvillais. Georges-René Pléville Le Pelley (1726-1805)*, *op. cit.*, p. 109.

<sup>139</sup> « Arrêté du Directoire exécutif, relatif à l'armement en course contre l'Angleterre », 5 vendémiaire an VI (26 septembre 1797). RLMC, tome 8, p. 21.

<sup>140</sup> Georges DURUY (éd.), *Mémoires de Barras, membre du Directoire*, vol. 2, *op. cit.*, p. 303.

<sup>141</sup> Michèle CHARTRAIN, Monique LE PELLEY FONTENY, Gilles DÉSIÉ dit GOSSET (éd.), *Mémoires d'un marin granvillais. Georges-René Pléville Le Pelley (1726-1805)*, *op. cit.*, p. 110.

<sup>142</sup> « Arrêté du Directoire exécutif, relatif à l'armement et équipement des forces navales de la République », 5 vendémiaire an VI (26 septembre 1797). RLMC, tome 8, p. 20.

<sup>143</sup> *Ibid.* Le désarmement prévu est complet, et doit être l'occasion d'une remise en état générale de la flotte ; car les navires doivent théoriquement être « dégréés, les mâts et les vergues décapelées, [...] toutes les voiles

Ce tournant imprimé à la stratégie navale française a failli ne pas voir le jour, du fait du coup d'État du 18 fructidor ; à l'issue de celui-ci, il est en effet question que Truguet reprenne place au ministère de la Marine, mais Rewbell s'y oppose (à en croire Barras<sup>144</sup>). En effet, l'amiral abolitionniste avait quitté sa place sous la pression droitnière des Conseils, qui cesse évidemment de s'appliquer après les événements du 4 septembre. Ceux-ci n'impliquent qu'indirectement la marine, à l'inverse de la crise de juillet. Le coup de force, préparé par les trois Directeurs se revendiquant de la République, s'appuie sur la dénonciation d'un projet de complot anglo-royaliste ayant des ramifications dans les Conseils ; non sans éléments concrets à charge<sup>145</sup>. Carnot s'enfuit, Barthélemy est arrêté, l'élection de nombreux Clichyens est cassée, prélude à leur déportation en Guyane<sup>146</sup>.

Dans les ports, il s'agit donc d'une redite de la réception d'un événement politique parisien, événement devenu familier depuis 1789. Le ministre rédige une circulaire adressée à tous les marins, qui annonce que la France a été sauvée de la contre-révolution et du royalisme<sup>147</sup>. Dans la correspondance avec les officiers généraux, le ton employé prend une nette tournure comminatoire : « Il est nécessaire que cette régénération [du 18 fructidor] s'étende sur tous les agents civils et militaires soldés par la République ; et qu'il ne reste plus au service que des hommes dévoués à la liberté et fidèlement attachés aux principes de la constitution<sup>148</sup>. » Les changements semblent néanmoins être restés relativement cosmétiques, notamment car la plupart des officiers généraux s'emploient à une affirmation de leur caractère républicain. Dans un cas typique de syndrome de la « girouette », Morard de Galles, qui s'était décrit quelques mois plus tôt comme une victime ancienne du « torrent révolutionnaire », répond en ces termes au ministre : « Grâce soient rendu au directoire exécutif qui par sa sagesse sa prudence et son énergie, a terrassé la faction royaliste qui voulait ramener la France vers le despotisme, et a sauvé la patrie des dangers dont elle était menacée<sup>149</sup>. » Le plus grand changement à la tête de la marine concerne un amiral qui n'est pas employé : en effet, Villaret fait partie des proscrits et n'échappe que difficilement à la déportation<sup>150</sup>. Son influence, ainsi que celle de Carnot, disparaissent donc, ce qui a contribué

---

seront déposées dans les magasins et on les radoubra successivement afin qu'elles soient entièrement réparées pour la campagne prochaine. L'artillerie sera débarquée, les affûts seront mis en état [...] » (SHD-MV, BB4 114 f°179, lettre de Pléville Le Pelley à Morard de Galles, 3 vendémiaire an VI-24 septembre 1797).

<sup>144</sup> Georges DURUY (éd.), *Mémoires de Barras, membre du Directoire*, vol. 3, op. cit., p. 34 et 158.

<sup>145</sup> Georges LEFEBVRE, *Les Thermidoriens - Le Directoire*, op. cit., p. 284.

<sup>146</sup> *Ibid.* Sur la préparation des déportations en Guyane (finalement choisie sur le critère de l'urgence), voir SHD-MV, BB4 116 f°103, rapport au Ministre, 20 fructidor an V (6 septembre 1797).

<sup>147</sup> « Circulaire du ministre de la marine, aux officiers et marins de l'armée navale, [...] », 20 fructidor an V (6 septembre 1797). RLMC, tome 7, p. 516.

<sup>148</sup> SHD-MV, BB4 114 f°170, lettre de Pléville Le Pelley à Morard, 26 fructidor an V (12 septembre 1797).

<sup>149</sup> Pierre SERNA, *La République des girouettes : 1789-1815... et au-delà*, op. cit.

<sup>150</sup> Henri ORTHOLAN, *L'amiral Villaret-Joyeuse : des Antilles à Venise, 1747-1812*, op. cit., p. 193-194.

certainement à faciliter l'adoption, quelques jours plus tard, du schéma de Pléville sur la mise au repos forcé de la marine.

Cette philosophie du ministre, ajoutée aux bouleversements politiques de la période, explique largement l'absence d'opérations navales majeures pendant l'été. Mais la marine ne reste pas entièrement inactive, et d'autres facteurs pèsent dans l'immobilité d'une grande partie de la flotte de Brest.

### *Négociations de Lille et bataille de Camperdown : un effacement de la marine française ?*

À l'échelle des manuels sur la période, après l'expédition d'Irlande, la marine française semble replonger dans une forme de torpeur qui apparaît être la règle jusqu'à l'expédition d'Égypte ; l'année 1797 en particulier semble dépourvue d'activité navale majeure, et à ce titre représenter le franchissement d'une étape dans l'indifférence supposée de la France révolutionnaire pour la mer. Un élément constitue à la fois une nuance et une cause du phénomène : les négociations de paix de Lille, qui se déroulent durant tout l'été 1797<sup>151</sup>. Il est probable que la volonté de ne pas risquer l'atout naval majeur de la France (la flotte de Brest) durant les négociations ait joué, en plus des difficultés politiques et logistiques que rencontre la deuxième expédition d'Irlande. Mais le contenu des discussions de Lille vient aussi souligner qu'en réalité, le Directoire exécutif et les diplomates français sont loin de négliger la sphère maritime : celle-ci apparaît centrale dans les négociations.

Avant toute chose, la décision de négocier repose sur un diagnostic naval de la guerre avec la Grande-Bretagne. Celui-ci varie considérablement d'un civil à l'autre, et révèle des conceptions stratégiques concurrentes qui traversent les sphères dirigeantes du Directoire. Maret, l'un des principaux diplomates, semble surtout envisager le rapport de force par le prisme de la maîtrise de la mer ; en effet il défend la paix en arguant, le 1<sup>er</sup> août 1797,

qu'il était impossible de songer à former une Marine qui pût, avec la plus complète assistance de l'Espagne, et de la flotte de la république batave, tenir tête à celle de l'Angleterre ; que toute la flotte hollandaise était maintenant bloquée par une petite escadre anglaise, et celle de l'Espagne par une flotte très inférieure en nombre ; l'escadre de Brest, quelque pût être son esprit d'entreprise, ne pouvait rien faire<sup>152</sup>.

À l'inverse, Mengaud s'appuie sur les perspectives de la stratégie indirecte pour affirmer, quelques jours après le 18 fructidor : « Il ne faudrait même qu'une prolongation de la fermeture des ports de l'Italie et l'établissement de tout ce que nous pourrions de navires en corsaires pour accélérer la mise en jugement de Pitt<sup>153</sup>. » Cet agent du Directoire exécutif communique donc dans

---

<sup>151</sup> Charles BALLOT, *Les négociations de Lille : 1797, op. cit.*

<sup>152</sup> *Ibid.*, p. 231.

<sup>153</sup> *Ibid.*, p. 288.

l'idée que la stratégie indirecte peut suffire à réduire à merci la Grande-Bretagne, ce qui est totalement erroné au vu du rapport de force naval à l'été 1797.

La stratégie navale de la France, loin donc de se limiter à une question technique, engage en bonne partie la continuation de la guerre ou la signature de la paix. La teneur des débats, par ailleurs, vient souligner l'importance accordée à la marine. Les thèmes abordés laissent une large place au commerce et à la navigation ; ce qui avait été prévu par le Directoire exécutif puisque l'un des membres de la délégation française n'est autre que Pléville le Pelley, avant qu'il ne soit rappelé à Paris pour faire fonction de ministre de la Marine<sup>154</sup>. D'emblée, les Français formulent des revendications touchant largement au domaine maritime, notamment la restitution de leurs colonies et l'extension des droits de pêche à Terre-Neuve<sup>155</sup>. Les vicissitudes militaires de l'été alimentent les péripéties des négociations. Les Britanniques entament les négociations auréolés de leurs succès contre les Espagnols, à la bataille de Saint-Vincent mais surtout à la Trinité (au large de l'Amérique du Sud), qui a été conquise en février 1797 par Abercromby (sans grande difficulté), avec la capture au passage de quatre vaisseaux de ligne espagnols<sup>156</sup>. Les plénipotentiaires français combattent néanmoins les demandes britanniques d'annexion de cette île<sup>157</sup>. Le rapport de force au moins sur le plan moral se transforme lorsque sont annoncés au début août plusieurs succès espagnols, à savoir l'échec des assauts britanniques sur Cadix et sur les Canaries (où Nelson perd un bras<sup>158</sup>). Les Espagnols s'estiment un temps en position de formuler des demandes, mais le rapport de force n'est pas en réalité transformé en profondeur. Néanmoins, les plénipotentiaires français se refusent toujours à toute annexion britannique importante, proposant à la place de céder « nos droits et nos titres dans le Sénégal, où nous n'avons que de faibles établissements qui ne sont pas compris par l'acte constitutionnel dans les départements de la république, et que nous avons moins d'intérêt à conserver depuis l'abolition de la traite des nègres<sup>159</sup> ». Cette position prend ici le contrepied des rêves de « colonisation nouvelle » en Afrique, et vient souligner qu'une partie de la société française a enregistré l'extinction de l'esclavage et de la traite comme une réalité durable.

Les négociations, qui ont donc porté largement sur la sphère maritime, finissent néanmoins par échouer. Selon Charles Ballot, ce sont les événements du 18 fructidor qui portent l'essentiel de

---

<sup>154</sup> Georges DURUY (éd.), *Mémoires de Barras, membre du Directoire*, vol. 2, *op. cit.*, p. 155-156.

<sup>155</sup> Charles BALLOT, *Les négociations de Lille : 1797*, *op. cit.*, p. 167-170. Les instructions préliminaires des négociateurs réclament aussi la restitution des vaisseaux capturés à Toulon, comme signe de la reconnaissance concrète de la République, ceux-ci ayant été saisis au nom du roi de France.

<sup>156</sup> Michael DUFFY, *Soldiers, Sugar, and Seapower: the British Expeditions to the West Indies and the War Against Revolutionary France*, *op. cit.*, p. 276-282.

<sup>157</sup> Charles BALLOT, *Les négociations de Lille : 1797*, *op. cit.*, p. 183.

<sup>158</sup> Íñigo BERNAOLA MARTÍN, « El bloqueo de Cádiz durante la guerra Anglo-Española », *Desperta Ferro Historia moderna*, n°62, 2023, p. 28-33, Agustín GUIMERÁ RAVINA, « La victoria de Tenerife sobre Horatio Nelson », *Desperta Ferro Historia moderna*, n°62, 2023, p. 38-46.

<sup>159</sup> Charles BALLOT, *Les négociations de Lille : 1797*, *op. cit.*, p. 187.

la responsabilité de cette rupture ; le ton des négociateurs français change rapidement, ceux-ci prétendant être en position de « dicter » la paix<sup>160</sup>. Cette attitude repose là aussi sur une analyse très discutable du rapport de force naval, qui est donnée à voir par les prises de parole parlementaires des mois qui suivent<sup>161</sup>.

Durant l'été 1797, la marine n'est néanmoins pas qu'un sujet de tractations diplomatiques : elle agit aussi concrètement, ou au moins planifie des actions pour le futur. C'est notamment le cas dans le domaine colonial, qui préoccupe amplement les négociateurs de Lille. Un des sujets se trouve être Saint-Domingue, vers laquelle une expédition se prépare à Brest durant l'été<sup>162</sup>. Il s'agit d'envoyer le général Hédouville au Cap-Français, pour tirer au clair une situation de plus en plus confuse à Saint-Domingue ; au départ l'expédition est logiquement appuyée par les milieux clichyens<sup>163</sup>. En effet, l'année 1797 correspond à la montée en puissance et à l'autonomisation de Toussaint-Louverture dans l'île (qui ne cherche néanmoins pas à cette date l'indépendance de Saint-Domingue<sup>164</sup>). La situation politique dans la colonie suffit néanmoins à inquiéter Paris, bien que sur le plan militaire des améliorations significatives aient eu lieu avec l'évacuation très progressive par les Britanniques de certains de leurs points d'appui sur l'île<sup>165</sup>. Soulagés notamment par les envois d'armes et de munitions l'année précédente, Toussaint et Rigaud exercent en effet une pression croissante sur les Britanniques ; et même si ces derniers avaient prévu de se retirer de l'île à l'exception de quelques points clés, leur campagne est marquée par les difficultés<sup>166</sup>.

L'autonomisation de Toussaint reçoit une illustration nette lorsque les députés de Saint-Domingue aux Cinq-Cents arrivent en France en septembre 1797 via le Ferrol, où la flûte l'*Indien* les a débarqués, après des efforts considérables pour échapper au blocus britannique de l'île, qui impliquent un passage par La Havane<sup>167</sup>. Parmi ces députés, on compte en effet Sonthonax, ce qui signifie que Toussaint-Louverture reste sans véritable contrepoids politique sur l'île. Le journal de la gauche *L'Ami des lois* raconte la réception à Paris des députés de Saint-Domingue, qui témoigne de l'importance de Truguet :

---

<sup>160</sup> *Ibid.*, p. 296.

<sup>161</sup> Voir *infra*.

<sup>162</sup> Georges DURUY (éd.), *Mémoires de Barras, membre du Directoire*, vol. 2, *op. cit.*, p. 424-425.

<sup>163</sup> Bernard GAINOT, « Chapitre 5 - L'Empire éclaté (1792-1802) », dans *L'empire colonial français de Richelieu à Napoléon (1630-1810)*, *op. cit.*, p. 157.

<sup>164</sup> Manuel COVO, *Entrepôt of Revolutions : Saint-Domingue, Commercial Sovereignty, and the French-American Alliance*, *op. cit.*, p. 504.

<sup>165</sup> Michael DUFFY, *Soldiers, Sugar, and Seapower: the British Expeditions to the West Indies and the War Against Revolutionary France*, *op. cit.*, p. 301-302.

<sup>166</sup> *Ibid.*, p. 303-305.

<sup>167</sup> SHD-MV, BB4 116 f°200, lettre du capitaine Billiet au Ministre de la Marine, 21 brumaire an VI (11 novembre 1797).

Les députés de St.-Domingue, [...] (parmi lesquels on compte Sonthonax) ont prêté le serment de haine à la royauté ; en sortant de la séance, ils se sont rendus au directoire, et de là ils sont allés chez leur ami, chez l'ami de tous les hommes, blancs, noirs ou jaunes, chez Truguet, et ils lui ont témoigné les regrets qu'ils éprouvent de ne plus le voir chargé d'une cause qu'il avait défendu avec tant de force et d'énergie. [...] Cette démarche [...], a rappelé aux patriotes qu'ils avaient perdu un véritable ami, en perdant Truguet, et a d'autant fait maudire Carnot et ses lâches conseillers, sans cependant attaquer [...] le patriotisme de Pléville-Peley<sup>168</sup>.

Truguet, s'il avait encore été ministre, n'aurait probablement pas renié le schéma complexe qui occupe la flotte de Brest durant l'été, tant il apparaît comparable à ses propres combinaisons : il s'agit d'une action conjointe contre l'Irlande, en lien avec la flotte batave. Mais les difficultés déjà évoquées de la flotte française font que l'action se concentre finalement exclusivement dans les eaux néerlandaises. En effet Hoche ne parvient pas non plus à convaincre les responsables bataves d'embarquer sur leur flotte des soldats français : ce sont des troupes locales qui sont prévues, et le projet est en conséquence purement néerlandais<sup>169</sup>. Le principal étranger présent à partir de la fin juin est Tone, qui noue de bonnes relations avec les commandants de terre et de mer, respectivement Daendels et De Winter<sup>170</sup>. Ceux-ci ont aussi entre eux des relations cordiales, ce qui n'est sans doute pas sans lien avec leur appartenance commune au parti patriote néerlandais, peu représenté chez les officiers. Il s'agit d'une première différence majeure avec l'expédition française de 1796. La deuxième est que les commandants néerlandais ne rechignent pas à la bataille navale, ou en tout cas prennent soin de donner cette image d'eux-mêmes, à l'inverse des Français accoutumés à la stratégie indirecte, comme l'explique Tone : « Le général Daendels observa que l'amiral De Winter ne demandait pas mieux que de se mesurer à l'ennemi ; mais nous tous, c'est-à-dire les généraux Hoche, Lewines et moi-même, nous nous y opposâmes, disant que sa seule affaire était d'amener son convoi sain et sauf à destination<sup>171</sup>. » En plus de ces dispositions positives, Tone estime la flotte batave en meilleur état que celle de la France<sup>172</sup>.

Malgré tous ces éléments encourageants, la flotte néerlandaise ne quitte pas le port durant l'été, principalement à cause du mauvais temps. C'est en tout cas ce que mettent en avant les responsables bataves comme De Winter ; et il n'est de fait possible de s'extraire du Texel qu'avec peu de configuration du vent<sup>173</sup>. Le fait surprend néanmoins, et suscite le désespoir de Tone<sup>174</sup>.

---

<sup>168</sup> *L'Ami des lois, ou Mémoires politiques et littéraires*, 24 septembre 1797, n°770, p. 2.

<sup>169</sup> Edouard DESBRIÈRE, 1793-1805 : *projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques, volume 1*, *op. cit.*, p. 249.

<sup>170</sup> Marianne ELLIOTT, *Wolfe Tone*, *op. cit.*, p. 346.

<sup>171</sup> « General Daendels observed that Admiral Dewinter desired nothing better than to measure himself with the enemy ; but we all, that is to say, General Hoche, Lewines, and myself, cried out against it, his only business being to bring his convoy safe to its destination » (William Theobald Wolfe TONE, *Memoirs of Theobald Wolfe Tone*, Vol. 2, *op. cit.*, p. 220. Entrée du 28 juin 1797).

<sup>172</sup> *Ibid.*, p. 226.

<sup>173</sup> SHD-MV, BB4 112 f°06, lettre de Pléville à l'amiral De Winter, 30 thermidor an V (17 août 1797).

<sup>174</sup> William Theobald Wolfe TONE, *Memoirs of Theobald Wolfe Tone*, Vol. 2, *op. cit.*, p. 239.

Devant l'ampleur des délais, le schéma est repris à la fin de l'été en faveur d'un débarquement en Écosse, que défend notamment le républicain écossais Thomas Muir<sup>175</sup>. Avec une absence totale de coordination entre alliés, le plan batave est poussé jusqu'à la réalisation, malgré le renforcement constant de la flotte britannique de Duncan. En effet, au moment où les Néerlandais quittent le Texel, le 10 octobre 1797, la décision française de mettre au repos complet la flotte française a été prise depuis quatorze jours<sup>176</sup>. Il apparaît que De Winter n'a eu guère de doute sur l'issue d'un combat qu'il accepte pourtant le lendemain, au large de la côte néerlandaise, à Camperduin/Camperdown. Tous les auteurs s'accordent pour désigner la bataille comme acharnée ; les pertes humaines sont équivalentes des deux côtés, ce qui n'est pas le cas lors des batailles franco-anglaises ou anglo-espagnoles de la période<sup>177</sup>. Les forces en apparence égales (16 vaisseaux de chaque côté), sont déséquilibrées par la nature des navires de ligne néerlandais, plus trapus et de facture globalement moins solide<sup>178</sup>. La victoire britannique est néanmoins très nette : neuf vaisseaux néerlandais sont capturés ainsi que deux frégates<sup>179</sup>.

La nouvelle, après les doutes de l'année 1797 et en premier lieu les mutineries de Spithead et du Nore, marque une forme de renaissance de la *Royal Navy*. Avec l'élimination d'une partie considérable de la flotte d'un autre allié de la France, c'est aussi un tournant stratégique qui a lieu en faveur de la Grande-Bretagne, un « renversement de la marée » pour Piers Mackesy<sup>180</sup>. Ce qui est certain, c'est que la bataille de Camperdown ne pouvait pas tomber plus mal pour l'effort de guerre français. En effet, une semaine après la bataille, le traité de Campo-Formio est signé avec l'Autriche<sup>181</sup>. Pour la première fois depuis le début du conflit, la France républicaine n'a plus d'adversaire continental ; elle peut enfin se retourner vers la mer et consacrer ses forces à la marine. Dans l'effort naval qui s'ensuit, les forces de la marine batave auraient été particulièrement nécessaires, et auraient peut-être permis au Directoire exécutif de rester concentré sur l'Atlantique, plutôt que de suivre les rêves de Bonaparte vers l'Orient.

---

<sup>175</sup> Edouard DESBRIÈRE, *1793-1805 : projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques, volume 1*, op. cit., p. 264-265, Mike RAPPORT, « Deux nations malheureusement rivales » : les Français en Grande-Bretagne, les Britanniques en France, et la construction des identités nationales pendant la Révolution française », art. cit., p. 11.

<sup>176</sup> *Ibid.*, p. 266.

<sup>177</sup> William JAMES, *The Naval History of Great Britain, volume 2*, op. cit., p. 71-73.

<sup>178</sup> Martine ACERRA, Jean MEYER, *Marines et Révolution*, op. cit., p. 61.

<sup>179</sup> Nicholas A. M. RODGER, *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815*, op. cit., p. 456.

<sup>180</sup> « *The turn of the tide* » (Piers MACKESY, *Statesmen at War: The Strategy of Overthrow, 1798-1799*, op. cit., p. 3).

<sup>181</sup> Marc BELISSA, *Repenser l'ordre européen (1795-1802). De la société des nations aux droits des nations*, op. cit., p. 117.



## Conclusion de la troisième partie

De l'été 1795 à la fin 1797, la direction politico-stratégique de la guerre navale est marquée en France par sa cohérence. Si des inflexions sont sensibles, les décisions prises en matière opérationnelle s'inscrivent toutes dans la stratégie indirecte, c'est-à-dire le refus de la bataille et son contournement pour s'en prendre directement aux intérêts ennemis ; que ce soit son commerce, ses possessions coloniales ou même son territoire métropolitain. Le refus de la bataille fédère toutes les sensibilités politiques, alors que la marine se trouve pourtant être totalement intégrée au champ de bataille politique sous le Directoire, notamment comme argument à l'intérieur du débat plus large sur les colonies et l'esclavage. Au-delà du bien-fondé de cette stratégie indirecte (qui semble néanmoins parfaitement cohérente avec le rapport de force), il importe donc de souligner cette stabilité, qui résiste aux fluctuations partisans au sein des titulaires du ministère de la Marine. Cette continuité stratégique se trouve largement à la source des sérieux succès enregistrés par la marine française durant la période.

En effet, la capture des convois de la Jamaïque par Moulton et du Levant par Richery à la fin 1795 vient mettre fin à la série d'échecs en cours pour les flottes de l'Océan et de la Méditerranée. L'emploi des escadres légères et la chasse organisée des marchands ennemis acquièrent immédiatement un statut d'opérations fondamentales, puisque Truguet n'hésite pas à écrire que « les avantages que les dernières croisières nous ont procurés ne doivent plus laisser de doute sur l'espèce de guerre que nous devons faire aux Anglais<sup>182</sup> ». La stratégie indirecte ne tarde pas néanmoins à pivoter aussi vers les espaces coloniaux de l'Atlantique, où la marine française parvient durant toute l'année 1796 à causer des dommages importants à l'adversaire (à Terre-Neuve, notamment) ; et ce, dans une situation de dissymétrie importante des moyens en faveur de la Grande-Bretagne (plus forte encore à l'échelle du théâtre qu'en général). Il est frappant de constater que l'alliance de la République avec l'Espagne n'engendre aucune remise en cause du paradigme stratégique en cours, malgré la modification substantielle du rapport de force. Plutôt que chercher une concentration des flottes alliées dans un premier temps, le Directoire exécutif prend fait et cause pour un projet de débarquement en Irlande, où les forces navales doivent se contenter de transporter les troupes. Malgré l'échec de celui-ci, le renversement de la tendance (deux ans auparavant, ce sont les Britanniques qui tentaient de débarquer en France) et la menace pour un territoire considéré comme métropolitain entraînent des turbulences politiques et militaires en Angleterre, tout comme la descente partielle à Fishguard quelques mois plus tard.

---

<sup>182</sup> SHD-MV, BB1 11 f°16, « Rapport au Directoire exécutif par le Ministre de la Marine et des Colonies », sans date.

Ces succès doivent néanmoins être replacés dans leur contexte. La France ayant abandonné toute velléité de contester la maîtrise de la mer, celle-ci est sous la domination totale de ses adversaires : le trafic sous pavillon français est réduit à sa plus simple expression, l'emploi même de convois surprotégés comme celui de *Prairial* n'étant plus possible. À l'inverse, le commerce britannique se déploie sans plus de contrainte que les attaques de corsaires et de navires français de la flotte régulière, qui ne concernent qu'une minorité d'unités. De plus, dans la masse des combats singuliers de frégates, de corvettes et d'actions partielles comprenant des unités encore plus légères, les Français ont presque systématiquement le dessous.

Mais malgré cette mise en perspective, il est indéniable qu'à l'été 1797 la stratégie indirecte a rempli son but premier : l'attrition progressive de la volonté ennemie de combattre. En effet, les négociations de Lille, où la sphère maritime prend une grande place dans les discussions, voient les Britanniques mettre en avant une proposition de paix fondée sur la restitution des colonies françaises et l'acceptation de l'essentiel des annexions, notamment la rive gauche du Rhin. Mais les concessions demandées en échange, notamment en ce qui concerne les possessions coloniales des alliés de la France, sont finalement refusées par les négociateurs français après le coup d'État du 18 fructidor, notamment du fait des termes de l'alliance entre les deux pays<sup>183</sup>. Un tel traité de paix, fondé sur des concessions mutuelles, aurait été très similaire à celui mettant fin à la guerre d'indépendance américaine. Cette situation favorable à l'été 1797 n'a guère été relevée par l'historiographie de la marine révolutionnaire, qui communique notamment dans le dédain général pour la période thermidorienne et directoriale.

La poursuite de la guerre navale après 1797 fait entrer la marine française dans des eaux inconnues. L'essentiel des options d'attrition de l'adversaire ayant été employées successivement, l'attention se porte sur le seul mode d'action susceptible de donner lieu à une paix par la soumission de l'adversaire et non le compromis, puisque celui-ci semble largement rejeté côté français : le débarquement en Angleterre d'une armée de conquête. Cette idée suppose néanmoins *a priori* la maîtrise de la mer, ce qui apparaît extrêmement complexe, notamment au vu des défaites subies par les alliés de la France, à Saint-Vincent et à Camperdown ; dans ce dernier cas quelques jours seulement avant le retournement stratégique français en faveur d'un débarquement. La France ne tarde donc pas à être entraînée dans une fuite en avant coloniale vers l'Orient, dont le bilan désastreux tient notamment à la mise au pas de la marine par l'armée ; une tendance déjà perceptible avec l'attitude de Hoche durant l'expédition d'Irlande, et qui constitue un prélude à la saisie du politique par le militaire.

---

<sup>183</sup> Charles BALLOT, *Les négociations de Lille : 1797, op. cit.*, p. 221.

*Quatrième partie*

DE LA RÉPUBLIQUE ATLANTIQUE À L'EMPIRE MÉDITERRANÉEN 1797-1799

## Débarquer en Angleterre : planification et abandon d'un projet d'opération décisive

Dans la préface du poème en huit chants de Barthélemy et Méry consacré à l'expédition d'Égypte, qui en est déjà à sa sixième édition en 1828, les auteurs se félicitent du fait que « le *vexillaire* et le porte-drapeau ont planté l'aigle romaine et les trois couleurs dans les mêmes corniches, depuis les temples d'Héliopolis jusqu'au rochers granitiques de Philae<sup>1</sup> ». Par la suite, les manuels d'histoire coloniale du XIX<sup>e</sup> siècle rappellent fréquemment cet épisode de la première arrivée des couleurs françaises en Afrique, à Alexandrie en 1798, prélude à bien des conquêtes coloniales sur le continent. Avec le recul, il apparaît que la décision de mars 1798 de réaliser une vaste expédition en Égypte marque en effet un tournant majeur, le début d'une bascule séculaire depuis l'ouest et l'Atlantique, vers une émulation impériale tournée au sud ; laquelle prend bien sûr une forme aiguë avec l'expédition d'Alger de 1830. L'analyse de ce tournant suppose bien sûr de tenir à distance la téléologie, ainsi que l'attribution exclusive à Bonaparte ou Talleyrand de cette inflexion ; comme cela a été dit, à la date de 1798 cela fait des années qu'un groupe d'influence s'est constitué en faveur d'une « colonisation nouvelle », qui envisage comme nouvel espace d'expansion l'Égypte, mais aussi d'autres points de l'Afrique et même de l'Asie<sup>2</sup>. Reste qu'à partir de 1798 les orientations de la France et de la marine républicaine en particulier forment un contraste frappant avec les ambitions des mois précédents, tournés vers l'établissement d'une « République atlantique », pour reprendre l'expression de Matthieu Ferradou, à travers notamment la « libération » de l'Irlande<sup>3</sup>. Cette île, qui entre bel et bien dans une révolte tant attendue contre la couronne britannique en 1798, ne reçoit plus qu'une aide insignifiante de la part de la France, illustrant la bascule des intérêts de la République.

Celle-ci n'a néanmoins pas lieu avant qu'une solution séduisante par sa simplicité ne soit envisagée pour terminer de manière décisive une guerre dans laquelle la maîtrise de la mer n'est

---

<sup>1</sup> Joseph MÉRY, Auguste BARTHELEMY, *Napoléon en Égypte, poème en huit chants*, Paris, Ambroise et Cie, 1828, p. 6.

<sup>2</sup> Bernard GAINOT, « Chapitre 5 - L'Empire éclaté (1792-1802) », dans *L'empire colonial français de Richelieu à Napoléon (1630-1810)*, *op. cit.*, p. 158-165.

<sup>3</sup> Mathieu FERRADOU, « L'insurrection n'aura pas eu lieu : le projet d'une République atlantique, l'Irlande et les French Wars », *Annales historiques de la Révolution française*, art. cit.

pas envisageable, pas plus qu'une mise au pas de l'adversaire par la seule attrition de son commerce : le débarquement d'une armée de conquête en Angleterre. Mais malgré la débauche de moyens envisagée par un Directoire exécutif débarrassé de tout adversaire terrestre, le projet s'avère rapidement impossible au vu du rapport de force naval et des difficultés d'une opération combinée. Cette absence de solution de débarquement constitue un des ingrédients majeurs de l'expédition d'Égypte, véritable fuite en avant sans réel sens stratégique. Là où les séquences navales précédentes pouvaient s'articuler en termes de philosophie d'emploi des forces, les ultimes années du Directoire apparaissent comme le résultat d'une recherche plus géographique que stratégique, la quête vaine d'un théâtre où agir impunément et non pas la recherche d'une stratégie navale efficace.

**I. « C'est à Londres que l'on fabrique les malheurs de l'Europe ; c'est là qu'il faut les terminer<sup>4</sup> »**

Le 26 septembre 1797, le Directoire exécutif a pris la décision de faire cesser les opérations actives pour toute la marine de la République, en particulier à Brest ; les vaisseaux doivent rentrer dans les ports pour être réarmés, l'ensemble des activités militaires est suspendu pour la saison<sup>5</sup>. Tous les frais employés pour les opérations doivent passer dans les radoubes et réarmements. Mais seulement deux semaines après l'annonce de cette décision radicale, un virage à 180° est opéré par la direction politique de la guerre, avec l'ordre de réaliser à Brest l'armement de toutes les unités disponibles et d'en concentrer d'autres encore, en provenance de tous les points du dispositif naval français. Ce retournement tient à un événement attendu par les marins depuis le début de la guerre navale : la signature de la paix avec l'Autriche à Campo-Formio, et donc la fin de la guerre terrestre. L'attention politique pour la marine, qui ne s'était jamais démentie, redouble donc, accompagnée de ressources qui, elles, étaient jusque-là comptées chichement. Néanmoins, la situation stratégique à l'automne 1797 met fin rapidement aux illusions d'une opération unique pouvant amener la guerre à une conclusion victorieuse.

---

<sup>4</sup> « Proclamation du Directoire Exécutif aux Français, à l'occasion de la paix conclue avec l'Empereur », 5 brumaire an VI (26 octobre 1797), RLMC, tome 8, p. 57.

<sup>5</sup> Voir *supra*, chapitre neuf, 3.

Dès la réception de la nouvelle de la paix avec l'Autriche, la mer prend une importance croissante dans la prise de parole publique, et notamment parlementaire. Sans aucun souci de discrétion, ce qui pose d'emblée la question d'une action de communication autant que militaire, la « Proclamation du Directoire Exécutif aux Français, à l'occasion de la paix conclue avec l'Empereur » du 26 octobre 1797 désigne l'adversaire et le moyen de la séquence militaire qui s'ouvre : « Il ne vous reste plus qu'à punir de sa perfidie ce cabinet de Londres, qui aveugle encore des cours au point d'en faire les esclaves de sa tyrannie maritime [...] » ; pour cela, il faut « couronner enfin vos exploits par une invasion dans l'île où vos aïeux portèrent l'esclavage sous Guillaume le Conquérant, et y reporter au contraire le génie de la Liberté<sup>6</sup> ». Le même jour, avec la même portée symbolique est créée l'armée d'Angleterre, confiée à Bonaparte (et par intérim Desaix) le 26 octobre 1797<sup>7</sup>. Une semaine plus tard, une proclamation du ministre de la Marine destinée aux marins seuls, insiste sur le rôle nouveau qui attend les membres de cette branche des forces de la République :

Le moment est enfin venu où la paix, rendue au continent par la sagesse du Directoire exécutif et la valeur de nos braves armées, ne laisse plus à la République qu'un seul ennemi à vaincre. La sollicitude du corps législatif et du gouvernement, les espérances de la nation entière, vont se porter sur la marine, et les moyens les plus puissants vont concourir à l'accroissement de cette partie de la force publique. Marins, c'est vous désormais qui devez combattre [...]<sup>8</sup>.

La proclamation se poursuit en énumérant les griefs des marins envers la Grande-Bretagne : depuis la prise de Toulon, en passant par les guerres de Vendée, avant de finir par une évocation du traitement des prisonniers français sur les pontons anglais<sup>9</sup>. Significativement, les changements onomastiques liés au coup d'État de fructidor n'ont lieu qu'en décembre 1797, alors que l'attention se porte sur la marine, ce qui n'était pas le cas au moment de l'événement lui-même. Ainsi, le vaisseau *Foudroyant*, en construction à Rochefort, est renommé *18 fructidor* sur cale, le 19 décembre<sup>10</sup>. Deux jours auparavant, une série de navires de ligne avait été renommée avec pour double registre les alliés de la France et les généraux tombés au combat : « Le vaisseau nommé le *Jupiter* prendra le nom le *Batave*, le *Nestor* prendra le nom le *Cisalpin*, le *Pégase* prendra le nom

---

<sup>6</sup> « Proclamation du Directoire Exécutif aux Français, à l'occasion de la paix conclue avec l'Empereur », 5 brumaire an VI (26 octobre 1797). RLMC, tome 8, p. 56-57.

<sup>7</sup> Edouard DESBRIÈRE, 1793-1805 : *projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques, volume 1, op. cit.*, p. 283.

<sup>8</sup> « Le ministre de la marine et des colonies, aux officiers civils et militaires de la marine, aux marins et soldats de l'armée navale », 12 brumaire an VI (2 novembre 1797). RLMC, tome 8, p. 61.

<sup>9</sup> *Ibid.*, p. 61-64.

<sup>10</sup> SHD-MV, BB1 14 f°245, lettre de Pléville Le Pelley à l'ordonnateur de la Marine à Rochefort, 29 frimaire an VI (19 décembre 1797).

le *Hoche*, le *Pluton* prendra le nom le *Dugommier*, l'*Apollon* prendra le nom le *Marceau*, le *Trajan* prendra le nom de *Gaulois*<sup>11</sup>. » En effet, la liaison interalliée et interarmées, pour parler en termes contemporains, apparaît fondamentale pour le projet de débarquement en Angleterre.

Aux Cinq-Cents, certains députés évoquent cette volonté de débarquer au cœur du territoire ennemi, et articulent la séquence politico-militaire qui s'ouvre à la volonté d'en finir avec une stratégie indirecte perçue comme indigne de la France ; ainsi Leborgne le 16 novembre 1797. Après avoir attribué de manière commode à Villaret (récemment « fructidorisé ») les échecs maritimes de la période conventionnelle, le député appelle à refuser que « la *grande nation*, s'avilisse à jouer le rôle honteux et insignifiant de *nation flibustière*<sup>12</sup> ». Le malaise déjà sensible en l'an II autour d'une stratégie navale refusant le combat est ici mis au profit de la mise en place d'une stratégie de débarquement simple. L'allusion à la flibuste est aussi une critique du schéma de prêt des unités régulières aux armateurs corsaires de Pléville ; même si le député « conçoit que le désarmement momentané de nos vaisseaux, l'armement en course de nos frégates et autres bâtimens légers, abandonnés à des marchands, opération qui peut avoir des suites fâcheuses, ait trouvé des apologistes<sup>13</sup> ». Leborgne finit par demander des fonds pour la marine, mais aussi une souscription populaire pour un débarquement en Angleterre.

Celle-ci voit de fait le jour sous la forme d'un « emprunt national pour la descente en Angleterre », et témoigne de la volonté de l'exécutif d'impliquer la population dans la campagne qui va s'ouvrir contre l'Angleterre, autant que du désir d'élargir les sources de financement<sup>14</sup>. L'emprunt, qui rappelle la collecte ouverte pour construire un remplaçant au *Vengeur du Peuple* en 1794, donne à voir à quel point l'idée d'un divorce entre la population française et la marine pendant la décennie révolutionnaire est excessive. En effet, celle-ci a lieu sur l'ensemble du territoire national, comme en témoigne « L'état des offrandes faites au Directoire exécutif pour l'expédition d'Angleterre », conservé aux Archives Nationales et qui détaille les milliers de dons provenant de particuliers, clubs, municipalités ou d'unités de l'armée<sup>15</sup>. Les différents états départementaux et la documentation accompagnant ces dons (notamment les argumentaires des donateurs) s'étendent sur des centaines de pages<sup>16</sup>. L'affaire est aussi politique que financière puisque seulement 62 500 francs sont levés au total, mais la collecte fait l'objet de nombreuses

---

<sup>11</sup> « Arrêté du Directoire exécutif qui change le nom de plusieurs navires de ligne », 27 frimaire an VI (17 décembre 1797). RLMC, tome 8, p. 130.

<sup>12</sup> AN, AD VII 40, Motion d'ordre de Leborgne, député de Saint-Domingue, sur la marine ; p 1-2 et 5, 26 brumaire an VI (16 novembre 1797). C'est l'auteur qui souligne.

<sup>13</sup> *Ibid.*, p. 5.

<sup>14</sup> « Loi relative à l'ouverture d'un emprunt national pour la descente en Angleterre », 16 nivôse an VI (5 janvier 1798). RLMC, tome 8, p. 228-233.

<sup>15</sup> AN, AF III 186 A, « État des offrandes faites au Directoire exécutif pour l'expédition d'Angleterre », sans date.

<sup>16</sup> Voir l'ensemble des documents du carton dans AN, AF III, 186 A.

mises en scène publiques<sup>17</sup>. L'Alsace se démarque par l'importance des dons réalisés pour la descente ; au même titre que certaines localités maritimes, plus directement concernées. À Paramé à proximité immédiate de Saint-Malo, lors de la fête de la souveraineté du peuple le 20 mars 1798, des santés sont portées « à tous ceux qui contribueront à la défaite du dernier tyran des mers<sup>18</sup> ». Paris n'est pas en reste : la collecte fait l'objet d'une procession de 1 200 fonctionnaires publics à l'initiative des administrateurs centraux du département de la Seine, ouverte par « un groupe de matelots portant un mât très-élevé garni de ses cordages, et d'une voile sur laquelle on lisait ces mots : *Descente en Angleterre* ; enflée par un vent heureux, elle semblait présager le succès de notre expédition maritime<sup>19</sup> ».

Pour la réalisation de celle-ci, la première étape est d'abord l'inversion des mesures de mise en sommeil de la marine de septembre 1797 : en particulier, la cession de bâtiments légers à des armateurs privés, pour la course, qui est annulée en décembre 1797<sup>20</sup>. Cette relance de l'activité navale, quelques mois après la décision de la mettre à l'arrêt, semble avoir été laborieuse. Revenant sur la période de la fin de l'automne 1797 en mai/juin 1798 dans un rapport qui accompagne ses demandes de financement pour l'an VII, Bruix alors ministre de la Marine fait l'analyse suivante :

Au moment où la coalition [a été] tout à fait détruite, [...] tous les regards se sont tournés vers la mer. Mais on ne cicatrise pas sur le champ des plaies profondes. [...] On a voulu soumettre le continent avant de déployer tous nos moyens contre ces perfides insulaires ; ils ont profité de l'abandon dans laquelle cette idée a fait languir notre marine, la seule arme avec laquelle nous puissions les combattre<sup>21</sup>.

Le document comprend évidemment une dimension d'autojustification pour les difficultés que rencontre Bruix au printemps 1798, mais la description qu'il fait de la séquence semble cohérente.

Le renouveau d'activité maritime se concentre néanmoins sur les unités concernées par le débarquement. Les rares activités qui pourraient faire concurrence au rassemblement de la flotte dans cette perspective sont rapidement annulées. Ainsi, le ministre a échafaudé durant le mois de novembre l'envoi de dix frégates dans les Antilles via un raid sur le Brésil : les unités devaient être

---

<sup>17</sup> Edouard DESBRIÈRE, 1793-1805 : *projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques, volume 1, op. cit.*, p. 296.

<sup>18</sup> Alain ROMAN, « Fêtes publiques à Paramé sous le Directoire », *Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*, tome 71, 1994, p. 204.

<sup>19</sup> *Département de la Seine. Emprunt national pour la descente en Angleterre. Guerre à mort au gouvernement anglais ! L'administration centrale... de la Seine à ses concitoyens*, Paris, Imprimerie de Ballard, 1798, p. 1-2.

<sup>20</sup> « Arrêté du Directoire exécutif, qui rapporte celui du 25 vendémiaire, qui autorisait le ministre de la marine à céder au commerce, pour être armés en course, différens bâtiments légers. », 29 frimaire an VI (19 décembre 1797). RLMC, tome 8, p. 130. PVDE, tome 3, p. 145. Arrêté du 29 frimaire an VI (19 décembre 1797).

<sup>21</sup> AN, AF III 118 doss. 552, « Rapport au Directoire exécutif » signé Bruix, prairial an VI (mai-juin 1798).



confiées à Lacrosse, mais le projet est annulé du fait de la nécessité d'un maximum de navires légers pour l'expédition projetée contre l'Angleterre<sup>22</sup>. Seules les déportations de fructidorisés se poursuivent, ce qui témoigne de l'importance accordée à ces opérations plus politiques que militaires. Ces déportations s'inscrivent dans des débats et des pratiques qui ont lieu depuis la Constituante<sup>23</sup>. La corvette *Vaillante* est choisie pour un premier transfert de déportés ; elle devait au départ réaliser une rotation classique et embarquer un naturaliste (Martin, qui étudie l'arbre à pain) pour Cayenne, sur demande expresse de La Révellière<sup>24</sup>. Mais dès le 20, un ordre est transmis à Rochefort pour l'embarquement de 16 députés mis hors-la-loi et personnalités soupçonnées de royalisme, sur cette corvette ; dont Pichegru, Barbé-Marbois, Laffon-Ladébat<sup>25</sup>. Ce dernier a laissé des mémoires qui permettent de voir la marine française de 1798 à travers le regard d'un député conservateur, ce qui ne manque pas d'intérêt, notamment par son aspect critique. La *Vaillante* quitte les approches de Rochefort le 23 septembre, et Laffon-Ladébat ne tarde pas à constater les inconvénients de la vie en mer : « Les vivres qu'on nous donne sont détestables : des biscuits gâtés par les vers et de la viande salée très mauvaise, de grosses fèves gourganes, voilà notre régime<sup>26</sup>. » L'ex-député relève aussi la trajectoire de la corvette, qui passe très près des côtes espagnoles, conformément aux consignes de prudence de Pléville Le Pelley<sup>27</sup>. Celui-ci inaugure en effet à cette occasion un type d'instruction qui se multiplie par la suite : tout contact avec un navire tiers est interdit, le capitaine doit « fuir chaque voile dès qu'elle est aperçue du haut du mât<sup>28</sup> ». Cette forme extrême de refus du combat montre l'importance de la mission de Jurien, mais aussi la maîtrise croissante de la mer par les Britanniques. Elle n'est néanmoins pas respectée par la corvette, qui fait plusieurs prises, notamment portugaises, ce qui attire ce commentaire de Laffon-Ladébat :

---

<sup>22</sup> SHD-MV, BB1 14 f°213, « Rapport » du Ministre de la Marine au Directoire exécutif, 1<sup>er</sup> frimaire an VI (29 novembre 1797). Voir AN, AF III 484, doss. 3016, pour la liste des dix frégates projetées. Pour la nomination de Lacrosse, PVDE, tome 3, p. 115. Arrêté du Directoire exécutif du 10 frimaire an VI (30 novembre 1797). En ce qui concerne l'annulation de l'expédition, voir PVDE, tome 3, p. 145. Arrêté du 29 frimaire an VI (19 décembre 1797). L'inventaire détaillé établi par les archivistes comporte une erreur : le Pará n'est pas un navire mais la région du Brésil pour laquelle sont destinées les frégates.

<sup>23</sup> Louis-José BARBANÇON, « Aux origines de la guillotine sèche. La déportation dans les Assemblées révolutionnaires », *Criminocorpus* [En ligne], Les bagnes coloniaux, 2007, mis en ligne le 01 janvier 2007, consulté le 18 juillet 2023. URL : <http://journals.openedition.org/criminocorpus/147>

<sup>24</sup> SHD-MV, BB4 116 f°102, lettre de Pléville à Jurien, commandant la *Vaillante*, 18 fructidor an V (4 septembre 1797). Louis-Marie de LA RÉVELLIÈRE-LÉPEAUX, *Mémoires de Larevellière-Lépeaux... : suivis de pièces justificatives et de correspondances inédites*, vol. 2, Paris, Plon, 1895, p. 111.

<sup>25</sup> *Ibid.*, f°104-106, « Extrait des registres de délibérations du Directoire exécutif » et rapport joint de l'écrou du Temple, 20 fructidor an V (6 septembre 1797).

<sup>26</sup> André-Daniel LAFFON de LADEBAT, *Journal de ma déportation à la Guyane française*, Paris, Ollendorff, 1912, p. 108. Pour la date du départ, voir SHD-MV, BB4 116 f°132, lettre du vice-amiral Martin au Ministre de la Marine, 3 vendémiaire an VI (24 septembre 1797).

<sup>27</sup> André-Daniel LAFFON de LADEBAT, *Journal de ma déportation à la Guyane française*, op. cit., p. 111.

<sup>28</sup> SHD-MV, BB4 116 f°109, « Instructions pour le citoyen Jurien, lieutenant de vaisseau commandant la corvette la *Vaillante* », 19 fructidor an V (5 septembre 1797).

« Quelle affreuse barbarie que celle de dépouiller ainsi et de s'emparer des navires particuliers que l'on rencontre sur la surface de la mer<sup>29</sup> ! » Ce dernier formule aussi des critiques sévères de la discipline à bord :

Autrefois, il y avait quelque discipline, aujourd'hui, il n'y en a plus. Autrefois, la prière se faisait régulièrement matin et soir et rien n'a été substitué à cette règle utile. La corruption des mœurs infeste toutes les parties du corps politique, et ce spectacle est affreux, lorsqu'on est condamné à voir ses horreurs de si près. Chaque fois qu'il y avait quelque apparence de combat, nous jugions combien ce défaut de discipline pouvait augmenter le danger. Tout le monde parlait à la fois et la voix du chef était celle qui était la moins entendue<sup>30</sup>.

Bien que formulée par une voix critique de la Révolution, et surtout depuis une position de prisonnier qui n'incite pas à l'indulgence, cette attaque apparaît néanmoins vraisemblable. Cela est encore plus vrai en ce qui concerne les techniques de navigation :

Je ne puis m'accoutumer à la négligence avec laquelle nos officiers naviguent. Quelques octants, pour prendre la hauteur, voilà tous leurs instruments. Ils ne font aucune observation sur la lune et les planètes. Ils naviguent comme des caboteurs. Pas un thermomètre, pas un baromètre à bord ; point de montre marine, aucun de ses instruments enfin avec lequel le jeune officier de marine devrait être obligé d'observer et de rendre compte de ses observations<sup>31</sup>.

C'est peut-être du fait de ce manque apparent de compétence navale que la *Vaillante* est capturée lors d'un second voyage de déportation d'ecclésiastiques, à l'été 1798, mais il est plus probable que le portrait que fait Laffon-Ladébat des compétences des officiers français soit généralisable<sup>32</sup>.

Le maintien de ces liaisons avec la Guyane et l'Atlantique ne concerne néanmoins qu'une partie infime de la flotte française. Pour l'essentiel, celle-ci se positionne face au nord-ouest et à l'Angleterre, dans la perspective d'un débarquement. En ce qui concerne la philosophie stratégique dans laquelle doit s'inscrire celui-ci, le débat se poursuit durant tout l'automne. Les rapports au Directoire exécutif conservés dans les archives des bureaux de la Marine font écho aux discours parlementaires dans leur volonté de rupture stratégique ; un document du ministre daté de la deuxième moitié de 1797 réclame « une conception hardie, qu'un plan vaste et général succèdent à l'aggression partielle, à laquelle notre position difficile nous avait contraint de nous borner<sup>33</sup> ». Un autre rapport classé à tort dans les papiers de l'année 1795 mais qui peut être en réalité daté du début 1798, du fait notamment d'allusions à Mazarredo et Bernadotte, propose un diagnostic frappant de la situation navale après Campo-Formio :

---

<sup>29</sup> André-Daniel LAFFON de LADEBAT, *Journal de ma déportation à la Guyane française*, op. cit., p. 113-114.

<sup>30</sup> *Ibid.*, p. 114.

<sup>31</sup> *Ibid.*, p. 115.

<sup>32</sup> Louis-José BARBANÇON, « Aux origines de la guillotine sèche. La déportation dans les Assemblées révolutionnaires », art. cit., p. 12.

<sup>33</sup> SHD-MV, BB1 13 f°09, « Rapport du ministre au Directoire exécutif », sans date.

La position dans laquelle se trouve la France ne peut se comparer à ce qu'elle était dans aucune des guerres précédentes : il ne s'agit plus aujourd'hui d'armer des escadres pour tenter d'obtenir quelques avantages sur les mers ; d'entreprendre l'attaque des colonies anglaises ; de protéger le commerce national par de nombreuses escortes ; notre situation actuelle nous force à changer de système. Il faut attaquer l'ennemi le plus acharné de la liberté sur son territoire même, dans ses propres foyers et couper d'un seul coup toutes les têtes de la coalition. [...] Je n'ignore pas qu'on pourrait envoyer des vaisseaux dans l'Inde au Brésil à la Jamaïque peut-être même à Lisbonne [...] mais il faudrait affaiblir la masse des forces<sup>34</sup>.

Là encore, il s'agit d'en finir avec les actions sporadiques de harcèlement de l'adversaire au profit unique d'une opération de débarquement. Il faut néanmoins préciser qu'il n'est possible de parler de stratégie directe dans le domaine naval que dans le cas de la recherche délibérée de la maîtrise de la mer comme préalable au débarquement. Ce n'est pas le cas du projet anonyme évoqué ici, puisque l'auteur propose de devenir « ~~subitement~~ inopinément les maîtres de la mer », sans recours à la bataille décisive<sup>35</sup>. Mais finalement, le Directoire exécutif et Pléville Le Pelley se décident au contraire pour un plan impliquant la maîtrise de la mer côté français ; la difficulté de cette ambition au vu du rapport de force est pour beaucoup dans l'annulation finale du projet.

### *Quelle stratégie pour un débarquement ?*

La planification concrète du plan de débarquement annoncé en grande pompe au public est assez tardive. En effet, ce n'est que le 11 décembre 1797, au lendemain de la réception de la ratification du traité de Campo-Formio par l'Autriche, que Pléville Le Pelley reçoit l'ordre de « présenter demain un projet sur l'armement et l'équipement des bateaux de guerre de l'Océan avec ses vues sur les navires marchands à réunir ... afin de compléter, dans le port de Brest, un armement formidable<sup>36</sup> ». Le point essentiel de ce rapport est qu'il préconise l'acquisition de la maîtrise de la mer : « Le Directoire remarquera que nous pouvons rassembler dans ce port, par les seuls moyens de la marine française, quarante-sept vaisseaux de ligne et, au moyen des forces espagnoles qui peuvent s'y rendre, obtenir la supériorité de la mer<sup>37</sup>. » Le document ne précise néanmoins pas si une bataille doit avoir lieu pour acquérir une maîtrise durable des approches anglaises. Il s'agit plutôt de présenter une force capable de tenir en respect la *Royal Navy* le temps du débarquement des troupes : la séquence n'est donc pas entièrement similaire à celle de l'été 1795 fondée sur la recherche de l'adversaire et sa destruction au moyen des nouvelles munitions de marine. Néanmoins, il n'est pas étonnant que ce retour en grâce partiel de la stratégie directe soit accompagné d'un renouveau des expérimentations des munitions de Meudon : le 17 décembre

---

<sup>34</sup> SHD-MV, BB1 11 f°03, « Rapport au Directoire exécutif », sans date.

<sup>35</sup> *Ibid.*, f°12.

<sup>36</sup> PVDE, tome 3, p. 129. Arrêté du 21 frimaire an VI (11 décembre 1797).

<sup>37</sup> SHD-MV, BB4 114 f°227, « Rapport au Directoire exécutif », sans date [12 décembre 1797].

1797, le Directoire exécutif reçoit le procès-verbal d'une nouvelle expérimentation de boulets incendiaires, en présence du général Andréossy, et surtout de Borda, Laplace, Monge et Rosily<sup>38</sup>. Bonaparte se montre un ferme soutien de ces expérimentations, mais demande le remplacement de Monge, en février 1798<sup>39</sup>.

Le rôle du général en chef de l'armée d'Angleterre dans la genèse du plan d'invasion n'est pas entièrement clair : son nom n'apparaît pratiquement jamais dans les papiers de la marine, mais il est logique qu'il ait eu un rôle important dans la conception de l'expédition, en tant que chef désigné des troupes de débarquement. Les auteurs anciens affirment sans ambages que le plan de concentration de la flotte à Brest a été rédigé par Pléville Le Pelley en concertation étroite avec Bonaparte<sup>40</sup>. En effet, le projet général proposé par Pléville est accompagné d'un arrêté qui est validé par le Directoire exécutif le 13 décembre, et qui détaille sa mise en œuvre. Il s'agit tout simplement d'armer la totalité de la flotte de Brest (soit 34 vaisseaux espérés), et de concentrer tous les vaisseaux présents ailleurs dans ce port pour le 1<sup>er</sup> floréal (20 avril 1798) : les six vaisseaux de l'amiral Brueys à Corfou (il s'agit de l'escadre qui s'est emparée de la flotte de Venise), quatre vaisseaux de Toulon (dans le brouillon de l'arrêté présent aux archives de la marine, ce point a été rajouté après coup), le vaisseau *Révolution* à Rochefort et les vaisseaux en voie d'achèvement à Lorient<sup>41</sup>. Quant aux unités d'accompagnement, l'arrêté précise simplement : « Toutes les frégates et bâtiments légers qu'il sera possible d'armer dans les divers ports seront réunis à l'armée navale<sup>42</sup>. »

L'analyse de ce projet d'armement, véritablement « formidable » comme l'avait demandé le Directoire exécutif, est rendu complexe par l'absence de réalisation concrète. En ce qui concerne le nombre de 47 vaisseaux à rassembler à Brest, il est théoriquement envisageable puisque la flotte française possède en réalité 52 vaisseaux ; mais parmi les 47 unités retenues, le ministre comprend des navires non encore complétés (notamment l'*Hercule* et le 14 juillet, en voie d'achèvement à Lorient<sup>43</sup>). Par ailleurs, certains navires vénitiens, de qualité moindre, sont aussi comptés dans le total. Mais la *Royal Navy*, elle, arme plus de 100 vaisseaux de ligne à cette date, sans compter un

---

<sup>38</sup> PVDE, tome 3, p. 140. Arrêté du 21 frimaire an VI (11 décembre 1797).

<sup>39</sup> Thierry LENTZ (éd.), *Correspondance générale de Napoléon Bonaparte, tome II, La campagne d'Égypte et l'avènement, 1798-1799, op. cit.*, p. 41-42. Lettre de Bonaparte à Schérer, Ministre de la Guerre, 9 ventôse an VI (27 février 1798).

<sup>40</sup> Clément de LA JONQUIÈRE, *L'expédition d'Égypte, 1798-1801, tome 1*, Paris, Charles-Lavauzelle, 1899, p. 69.

<sup>41</sup> Pour le brouillon manuscrit de l'arrêté, voir SHD-MV, BB4 114 f°228, « Arrêté du Directoire exécutif », sans date. Pour la version imprimée datée du 23 frimaire an VI (13 décembre 1797), voir Clément de LA JONQUIÈRE, *L'expédition d'Égypte, 1798-1801, tome 1, op. cit.*, p. 68-69.

<sup>42</sup> *Ibid.*, article 5 de l'arrêté.

<sup>43</sup> Voir Annexe n°1.8.

nombre conséquent de coques en réserve<sup>44</sup>. Y compris avec l'apport de la flotte espagnole, qui ne peut armer que de vingt à quarante vaisseaux dans un scénario très optimiste, la maîtrise de la mer paraît impossible à atteindre pour la France et ses alliés, sans même tenir compte des multiples problèmes d'ordre logistique (le ravitaillement de plus de 60 vaisseaux à Brest suppose de nourrir sur place des dizaines de milliers d'hommes), et de concentration des forces. En effet, au printemps 1798, le vaisseau *Hercule* est capturé lors de sa traversée inaugurale entre Lorient et Brest, ce qui montre la difficulté rencontrée par la marine française même pour ces traversées très courtes ; quant aux unités de la Méditerranée, les faire passer devant Gibraltar constitue toujours un risque important.

Pléville Le Pelley décrit en partie dans ses mémoires la mise en œuvre du projet opérationnel. Tout d'abord, celui-ci insiste sur l'importance de la commission d'officiers généraux qu'il a appelés auprès de lui pour l'aider dans le travail de planification ; comme il ne s'agit que d'hommes issus de la marine d'Ancien Régime, l'initiative fait lever quelques sourcils :

Je demandai au Directoire qu'il me fût permis de m'investir des lumières de six anciens officiers généraux de la marine, mes cy-devant camarades, auxquels je ne communiquerai pas mon plan, mais à qui j'en demanderai un, sauf à l'approuver ou le rejeter. « Sont-ils républicains ? » Me demanda-t-on. « Je n'en sais rien, dis-je, mais ce sont des gens d'honneur et ils ne peuvent me tromper d'aucune manière<sup>45</sup> ».

Cette assurance, insignifiante cinq ans plus tôt voire contre-productive, semble avoir suffi au Directoire exécutif puisque les convocations sont bien envoyées<sup>46</sup>. Le rôle exact de ces officiers généraux en réforme (il s'agit principalement de Louis-Antoine de Bougainville, François-Emmanuel de Girardin, Charles de Bernard de Marigny, Guillaume Liberge de Granchain, Pierre-Louis Buor de La Charoulière, et Louis de la Coudre de la Bretonnière), n'est pas entièrement clair car ils sont appelés à Paris le 17 décembre, soit après l'arrêté de concentration des 47 vaisseaux à Brest<sup>47</sup>. Il semble donc qu'ils n'aient été consultés que pour la mise en œuvre de celui-ci. Le recours à ces hommes montre bien que malgré le 18 fructidor, les réseaux de marins qui n'ont pas émigré commencent à être réactivés à cette date. Un autre signe de cette réalité est la réception enthousiaste réservée par les bureaux de la Marine au manuscrit de Burgues de Missiessy sur l'installation des vaisseaux ; une commission composée de Borda, Rosily et Gautier rend un avis très favorable sur l'ouvrage<sup>48</sup>. Celui-ci est finalement imprimé à 500 exemplaires au frais de la

<sup>44</sup> Jonathan R. DULL, « Why did the revolutionary navy fail? », *art. cit.*, p. 135.

<sup>45</sup> Michèle CHARTRAIN, Monique LE PELLEY FONTENY, Gilles DÉSIÉ dit GOSSET (éd.), *Mémoires d'un marin granvillais. Georges-René Pléville Le Pelley (1726-1805)*, *op. cit.*, p. 113.

<sup>46</sup> SHD-MV, BB4 114 f°236, lettre adressée à huit officiers de marine en retraite, 27 frimaire an VI (17 décembre 1797).

<sup>47</sup> *Ibid.*

<sup>48</sup> SHD-MV, BB1 15 f°45, « Rapport » des bureaux de la Marine, 30 nivôse an VI (19 janvier 1798). *Ibid.*, f°95, « Rapport » des bureaux de la Marine, 13 ventôse an VI (3 mars 1798).

République, sous le titre *Installation des vaisseaux. Imprimé par ordre du ministre de la marine et des colonies* ; et ce, malgré le caractère d'ex-noble de Missiessy, qui a été enfermé plusieurs mois à Toulon en 1793<sup>49</sup>.

La réalisation de la concentration à Brest se décompose en huit « opérations », dont la rédaction a été attribuée à Bonaparte et qui sont datées du 14 décembre 1797, mais les brouillons conservés aux archives de la marine pour certaines de ces opérations ne permettent pas de confirmer cette attribution, et renvoient plutôt au travail du ministre de la Marine<sup>50</sup>. Il s'agit principalement de la trajectoire à suivre par les forces devant se concentrer à Brest, ainsi que d'un appel aux alliés bataves (ce qui n'était pas évoqué par l'arrêté du 12 décembre 1797) et espagnols ; mais le document concernant Brest permet de glaner des informations supplémentaires. Le document précise concernant les radoubes de vaisseaux qu'« il faut se souvenir qu'ils ne sont pas destinés à faire un voyage de long cours, mais de deux mois seulement dans les mois de floréal et messidor, et non dans des parages éloignés. On se rappellera que, pour de pareilles expéditions, les Anglais sortent avec des vaisseaux faisant de l'eau à deux pompes<sup>51</sup> ». Il apparaît donc clairement que pour pouvoir réaliser l'armement projeté, l'accent est mis sur la quantité des vaisseaux à armer, et non sur leur qualité, ce qui pose évidemment la question d'un éventuel affrontement en mer dans ces conditions. Cette image des navires britanniques sortant en mer avec deux pompes est reprise comme un leitmotiv par le ministre (ce qui renforce l'idée de sa paternité des « opérations »), notamment dans une lettre à Sané, l'ordonnateur du port de Brest, écrite le même jour :

Le Directoire exécutif vient de décider que tous les vaisseaux et frégates en état de tenir la mer seront armés pour le mois de germinal prochain. [...] Vous ne comptez que sur 25 vaisseaux à mettre en armement ; et, en effet, ceux qui restent auraient besoin de fortes réparations, et quelques-uns même d'une refonte. Aussi, dans un temps ordinaire, ces bâtiments n'eussent-ils pas été employés. Mais, dans les circonstances actuelles, il est d'autant plus important de mettre en usage toutes les ressources, qu'il ne s'agit pas d'entreprendre un voyage au long cours [...]. Il conviendra donc que le nombre des vaisseaux à armer à Brest soit de 34, et que, parmi ceux qui sont désarmés depuis longtemps, vous en choisissiez 9 qui puissent encore prendre la mer au moyen de quelques réparations. Si les Anglais en certains cas font sortir des vaisseaux faisant de l'eau à deux pompes, ne devons-nous pas imiter cet exemple lorsqu'il s'agit de terminer la guerre par un coup décisif<sup>52</sup> ?

---

<sup>49</sup> Patrick VILLIERS, « Un amiral méconnu, Burgues de Missiessy, Amiral de la Révolution à la Restauration », *Revue d'Histoire maritime*, n°12, 2010, p. 193-202.

<sup>50</sup> SHD-MV, BB4 114 f°232-235, opérations cinq à huit, 24 frimaire an VI (14 décembre 1797). Clément de LA JONQUIÈRE, *L'expédition d'Égypte, 1798-1801, tome 1, op. cit.*, p. 70 à 73.

<sup>51</sup> SHD-MV, BB4 114 f°232, 5<sup>e</sup> opération, 24 frimaire an VI (14 décembre 1797).

<sup>52</sup> *Ibid.*, f°230, lettre de Pléville à l'ordonnateur de la Marine à Brest, 24 frimaire an VI (14 décembre 1797).

Cette tension entre le chiffre de 25 et de 34 vaisseaux pour l'opération se poursuit durant les mois d'hiver, et témoigne des doutes des responsables brestois sur la possibilité d'armer autant de vaisseaux qu'il leur a été demandé. Les déboires classiques en termes de munitions navales comme de recrutement des matelots touchent cet armement inhabituellement massif, ce dont Edouard Desbrière a bien rendu compte<sup>53</sup>. La réponse enthousiaste des autorités bataves, et en particulier de Daendels, au projet de débarquement français semble avoir infléchi la philosophie opérationnelle et même stratégique de l'opération projetée. En janvier 1798, Daendels propose le débarquement de troupes néerlandaises en Écosse avec 13 vaisseaux bataves, dans la continuité de l'opération envisagée avant Camperdown ; en cas d'échec, cette tentative doit permettre à la flotte française de débarquer en Irlande<sup>54</sup>. Les premières difficultés d'armement et de concentration ont probablement fait revenir les projets de débarquement français à un schéma plus traditionnel de combinaison d'expéditions plutôt que de recherche de maîtrise de la mer ; en effet, les mémoires généralement fiables de Pléville présentent le projet ainsi au début 1798 :

Avec les forces navales ci-dessus, je devais être maître de la mer, car l'Anglais n'avait et ne pouvait armer que 70 vaisseaux. [...] Mais dira-t-on, nos forces navales sont divisées et peuvent être bloquées séparément. Cela est vrai mais pour bloquer Cadix l'anglais aura dans ce parage, 40 vaisseaux, pour bloquer Brest au moins ce même nombre 40 vaisseaux. Voici donc toute sa marine employée. Dès lors, les 18 vaisseaux bataves sont maîtres de la mer<sup>55</sup>.

Néanmoins cette analyse, en plus de sous-estimer le nombre de vaisseaux britanniques armés et de surestimer ceux de la République batave, évacue bien trop facilement le fait que la *Royal Navy*, même si elle pouvait être contrainte de diminuer son blocus des côtes néerlandaises, ne l'aurait jamais relevé entièrement. Ce schéma d'invasion semble donc faire bon marché d'un grand nombre de difficultés en termes de coordination, de rapport de force, au profit d'une logique d'état-major déconnectée des réalités. L'aspect très traditionnel de cette volonté de débarquement dénote peut-être l'influence du conseil d'anciens officiers généraux que Pléville a rassemblés autour de lui.

Ce schéma n'est néanmoins pas mis en œuvre, notamment car les armements de Brest ne donnent pas satisfaction aux militaires. Pour activer la préparation de la flotte, les mesures exceptionnelles s'accumulent pourtant. Il s'agit d'abord de l'envoi de l'amiral Le Large, spécifiquement pour superviser le réarmement de la flotte, le 17 décembre<sup>56</sup>. Puis c'est au tour du

---

<sup>53</sup> Edouard DESBRIÈRE, *1793-1805 : projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques, volume 1*, *op. cit.*, p. 297-306.

<sup>54</sup> *Ibid.*, p. 291-295.

<sup>55</sup> Michèle CHARTRAIN, Monique LE PELLEY FONTENY, Gilles DÉSIRÉ dit GOSSET (éd.), *Mémoires d'un marin granvillais. Georges-René Pléville Le Pelley (1726-1805)*, *op. cit.*, p. 114.

<sup>56</sup> SHD-MV, BB4 114 f°237, lettre de Pléville au contre-amiral Le Large, 27 frimaire an VI (17 décembre 1797).

ministre lui-même d'être envoyé dans le port du Ponant, le 24 février 1798<sup>57</sup>. Mais entre-temps, la situation s'est modifiée. En effet les officiers supérieurs de la marine ne sont pas les seuls à défiler à Brest : les généraux aussi viennent se rendre compte des préparatifs. Desaix, notamment, se rend à Brest le 17 février, et s'entretient avec Sané et Morard de Galles ; ce dernier notamment semble lui avoir transmis une opinion négative sur la possibilité d'armer suffisamment de vaisseaux pour une tentative de débarquement à la campagne suivante<sup>58</sup>.

Mais le regard décisif sur l'opération semble bien être venu de Bonaparte lui-même. Comme tout élément de sa biographie, la visite des ports de la Manche par le général en chef de l'armée d'Angleterre (en tout cas sur le papier) a fait l'objet de multiples analyses et controverses<sup>59</sup>. Il n'y a pas lieu ici de s'écarter de l'opinion quasi-consensuelle de l'historiographie : par la brièveté de ses visites, par son manque d'enthousiasme pour une opération tournée vers l'Irlande ou l'Angleterre (sensible notamment dans ses conversations avec Wolfe Tone), il apparaît clairement que Bonaparte n'a jamais vraiment souhaité à cette date se mettre à la tête d'une tentative de débarquement massif en Angleterre<sup>60</sup>. Dans sa dimension purement navale, son rapport du 23 février marque le peu d'enthousiasme de son auteur. Bonaparte commence par faire le constat selon lequel « quelques efforts que nous fassions, nous n'acquerrons pas d'ici à plusieurs années la supériorité des mers. Opérer une descente en Angleterre sans être maître de la mer est l'opération la plus hardie et la plus difficile qui ait été faite<sup>61</sup> ». Il importe de souligner que cette analyse est juste et témoigne d'une nette maîtrise conceptuelle des questions maritimes<sup>62</sup>. Surtout, Bonaparte semble avec ce propos se positionner d'emblée dans une philosophie de recherche de la maîtrise de la mer, en porte-à-faux avec l'essentiel de l'opinion de son époque, attachée à la stratégie

---

<sup>57</sup> « Arrêté du Directoire exécutif concernant les opérations relatives à l'expédition de l'Angleterre », 6 ventôse an VI (24 février 1798). RLMC, tome 8, p. 339.

<sup>58</sup> Edouard DESBRIÈRE, *1793-1805 : projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques, volume 1, op. cit.*, p. 300-301.

<sup>59</sup> Clément de LA JONQUIÈRE, « Chapitre III. Le voyage de Bonaparte sur les côtes », dans *L'expédition d'Égypte, 1798-1801, tome 1, op. cit.*, p. 87-123. Edouard DESBRIÈRE, « Chapitre V. Le rôle de Bonaparte », *1793-1805 : projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques, volume 1, op. cit.*, p. 385-391. Michèle BATTESTI, *La bataille d'Aboukir, 1798 : Nelson contrarie la stratégie de Bonaparte, op. cit.*, p. XX-XXXIII.

<sup>60</sup> William T. W. TONE, *Memoirs of Theobald Wolfe Tone, Vol. 2, op. cit.*, p. 269-272. Clément de LA JONQUIÈRE, *L'expédition d'Égypte, 1798-1801, tome 1, op. cit.*, p. 106-108. Edouard DESBRIÈRE, *1793-1805 : projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques, op. cit.*, p. 385-387.

<sup>61</sup> Thierry LENTZ (éd.), *Correspondance générale de Napoléon Bonaparte, tome II, La campagne d'Égypte et l'avènement, 1798-1799, op. cit.*, p. 36. Lettre de Bonaparte au Directoire exécutif, 5 ventôse an VI (23 février 1798).

<sup>62</sup> Il n'est pas possible ici de développer le débat classique concernant Bonaparte et la mer ; mais à la lumière de ce rapport, l'avis d'un Martin Motte, par exemple, qui affirme « l'incompétence abyssale de Napoléon en fait de guerre sur mer » semble exagéré. (Martin MOTTE, « Introduction » dans *Études Marines n°6 - Les larmes de nos souverains : la pensée stratégique navale française, op. cit.*, p. 13.)



indirecte. Son soutien aux innovations en termes de munitions, déjà signalé, va aussi dans ce sens<sup>63</sup>. Bien plus tard, sa politique de reconstruction du potentiel naval impérial après Trafalgar s'inscrit aussi pour l'essentiel dans cette stratégie relativement directe, cohérente avec sa propre pratique de la destruction de la force organisée de l'adversaire, à terre<sup>64</sup>.

À partir de ce point de vue, les multiples plaintes du rapport de Bonaparte concernant la lenteur des armements et la mauvaise volonté des marins (qui rappellent l'attitude de Hoche l'automne précédent), tout comme son idée qu'une traversée sans maîtrise de la mer doit s'effectuer en hiver apparaissent avant tout comme une justification pour un refus stratégique et opérationnel de l'expédition<sup>65</sup>. Pour faire apparaître l'armement sous son plus mauvais jour, Bonaparte avance d'ailleurs la date à laquelle la flotte de Brest était censée être prête<sup>66</sup>. En réalité les travaux à Brest se déroulent à une vitesse tout à fait satisfaisante, avec 13 vaisseaux prêts dès le mois de mars ; Pléville va même jusqu'à dire qu'à Brest en sa présence « l'argent coule et tout le monde est content », ce qui n'est pas sans un certain fondement, car pour la première fois depuis le début du conflit, ce port apparaît dans les toutes premières positions dans les priorités de dépenses de la République<sup>67</sup>. C'est en réalité le rapport de force naval général qui rend l'opération de débarquement en Angleterre irréalisable, et non la plus ou moins grande activité des arsenaux français.

Puisqu'il n'envisage pas une opération de débarquement moins ambitieuse (centrée sur l'Irlande, par exemple), ni un retour à la stratégie indirecte, le Directoire exécutif se trouve au début 1798 dans une situation de flottement stratégique. Les premiers mois de l'année sont cruciaux dans la bascule méditerranéenne et impériale qui s'ensuit.

---

<sup>63</sup> Thierry LENTZ (éd.), *Correspondance générale de Napoléon Bonaparte, tome II, La campagne d'Égypte et l'avènement, 1798-1799, op. cit.*, p. 41-42. Lettre de Bonaparte à Schérer, Ministre de la Guerre, 9 ventôse an VI (27 février 1798).

<sup>64</sup> Nicola P. TODOROV, « Le redressement naval de 1810-1813 napoléonien et la géographie maritime de l'Europe », *Cahiers du Centre d'études d'histoire de la défense*, n° 36, 2008, p. 137-170.

<sup>65</sup> Thierry LENTZ (éd.), *Correspondance générale de Napoléon Bonaparte, tome II, La campagne d'Égypte et l'avènement, 1798-1799, op. cit.*, p. 36-38. Lettre de Bonaparte au Directoire exécutif, 5 ventôse an VI (23 février 1798).

<sup>66</sup> Edouard DESBRIÈRE, *1793-1805 : projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques, op. cit.*, p. 302.

<sup>67</sup> *Ibid.*, p. 305. Michèle CHARTRAIN, Monique LE PELLEY FONTENY, Gilles DÉSIRÉ dit GOSSET (éd.), *Mémoires d'un marin granvillais. Georges-René Pléville Le Pelley (1726-1805), op. cit.*, p. 114.

## 2. L'abandon du projet anglais et la bascule méditerranéenne

Le rapport de Bonaparte du 23 février 1798 se conclut par la proposition de trois options : un renouvellement des tentatives diplomatiques en vue de la paix, une expédition contre l'Angleterre repoussée à 1799, « ou bien faire une expédition dans le Levant qui menaçât le commerce des Indes<sup>68</sup> ». Il apparaît probable que cette option avait les faveurs de l'auteur depuis le début. Comme l'écrit Bonaparte en janvier 1798, l'Europe apparaît trop petite pour la gloire qu'il souhaite acquérir<sup>69</sup>. D'une manière générale, la décision de réaliser une expédition en Égypte apparaît comme le triomphe des partisans d'une « colonisation nouvelle », dont les rêves d'Orient font se détourner la République d'une sphère européenne et atlantique jugée bien trop tolérante envers la politique maritime agressive de la Grande-Bretagne, notamment en ce qui concerne les États-Unis ou les puissances du Nord.

### « Rompre les fers de l'Atlantique » ? Les équivoques de la liberté des mers

Durant toute la fin de la période directoriale, la France ne cesse de se présenter comme un pôle de défense de la liberté des mers. La mention de cette maxime se retrouve sur tous les papiers à en-tête des bureaux de la Marine. Malgré cela, le 18 janvier 1798, la République décide d'inverser brutalement le principe du *free ships make free goods*, proclamé en grande pompe à l'été 1795<sup>70</sup>. Du fait de cette décision, non seulement toutes les marchandises britanniques sont à présent de bonne prise sur des navires neutres, mais la présence de biens britanniques rend le navire de bonne prise, ce qui constitue une décision d'une ampleur considérable. Aux yeux de la loi française à partir de cette date, c'est la nature de la cargaison qui décide du caractère neutre ou non du navire dans son ensemble. Le processus a été initié par un message du Directoire exécutif aux Conseils du 4 janvier 1798, dans lequel les Directeurs se plaignent de la contrebande de produits britanniques chez les alliés de la France par les neutres, ou sur le territoire de la République elle-même<sup>71</sup>. Le ton employé est menaçant envers les neutres (la formule « les puissances neutres

---

<sup>68</sup> Thierry LENTZ (éd.), *Correspondance générale de Napoléon Bonaparte, tome II, La campagne d'Égypte et l'avènement, 1798-1799, op. cit.*, p. 38. Lettre de Bonaparte au Directoire exécutif, 5 ventôse an VI (23 février 1798).

<sup>69</sup> Michèle BATTISTI, *La bataille d'Aboukir, 1798 : Nelson contrarie la stratégie de Bonaparte, op. cit.*, p. IX.

<sup>70</sup> « Loi relative aux navires chargés de marchandises anglaises », 29 nivôse an VI (18 janvier 1798), RLMC, tome 8, p. 242.

<sup>71</sup> « Message du Directoire exécutif au conseil des Cinq-Cents, relatif à la saisie des marchandises anglaises », 15 nivôse an VI (4 janvier 1798). RLMC, tome 8, p. 226-228.

auraient dû » est répétée à plusieurs reprises), et il leur est reproché de participer à l'effort de guerre britannique en couvrant de leur pavillon ces importations<sup>72</sup>.



Illustration n° 11 : Papier à en-tête du Ministère de la Marine en l'an VI<sup>73</sup>

Le principal moteur de cette décision se trouve en effet être la frustration croissante de la France vis-à-vis de l'apparente docilité des puissances neutres quant au rôle de police des mers que s'attribue la *Royal Navy* ; la Grande-Bretagne n'a jamais varié durant la décennie révolutionnaire dans son refus de la logique du *free ships make free goods*, qui lui permet, à travers sa maîtrise concrète de la mer, d'inspecter les neutres et d'y saisir les marchandises françaises ou à destination de la France. Durant une discussion aux Cinq-Cents, le président des États-Unis, John Adams, est dénoncé comme « complice des crimes de Pitt<sup>74</sup> ». Encore le 22 décembre 1798, soit bien après le passage de la loi, le député André du Bas-Rhin s'exprime en ces termes : « L'avilissement des neutres a été tel, que leur marine a été insultée jusques dans leurs ports, et que loin de se liguer contre les tyrans des mers, on a vu les uns et des sujets des autres servir d'auxiliaire à l'Angleterre<sup>75</sup>. » À l'occasion du débat parlementaire, la méconnaissance du rapport de force naval réel par les députés apparaît clairement, puisque plusieurs orateurs prétendent que l'essentiel du commerce britannique se fait sous pavillon neutre (« les sept-huitièmes », pour Tallien), alors que la maîtrise britannique de la mer permet d'éviter largement d'avoir recours à cette substitution<sup>76</sup>.

<sup>72</sup> *Ibid.*

<sup>73</sup> AN, AF III 205 f° 215, lettre de Pléville au Directoire exécutif, 15 ventôse an VI (5 mars 1798).

<sup>74</sup> *L'Ami des principes ou Journal du républicain impartial et juste*, n° 14, 28 nivôse an VI (17 janvier 1798), p. 4.

<sup>75</sup> AN, AD VII 40, « Opinion » du député André du Bas-Rhin, 2 nivôse an VII (22 décembre 1798).

<sup>76</sup> *L'Ami des principes ou Journal du républicain impartial et juste*, n° 31, 3 ventôse an VI (20 février 1798), p. 6.

Par ailleurs, cette décision se comprend aussi dans le cadre de l'apogée en cours de la course, dont cette décision est à la fois la cause et la conséquence<sup>77</sup>. Avec cette nouvelle règle, virtuellement tous les navires de commerce présents réellement à la mer sont de bonne prise, britanniques, américains, ou neutres très fréquemment chargés pour les belligérants bénéficiant de la maîtrise de la mer, c'est-à-dire principalement les Britanniques et leurs alliés, russes ou portugais. L'opportunité offerte aux armateurs corsaires est donc considérable ; or ceux-ci sont liés à la gauche républicaine, comme l'a relevé Manuel Covo à propos du premier débat sur la neutralité au printemps 1793<sup>78</sup>. En somme, il s'agit aussi d'une décision prise dans le cadre des suites du 18 fructidor, avec l'inversion d'une politique de *free ships make free goods* mise en place lors d'une séquence favorable à la droite, la réaction thermidorienne, à l'été 1795.

Les opportunités de prises suscitées par ce changement juridique sont à l'origine d'un rapport des bureaux de la Marine en date du 15 janvier, soit avant même la promulgation de la loi. L'auteur du document propose d'articuler les opérations navales à l'évolution législative en cours, et plus précisément de « faire sortir de plusieurs ports quelques batiments légers dont la mission aurait pour objet d'arrêter tous les neutres qui par la nature de leur cargaison se trouverait dans le cas d'être capturés ; l'ignorance où sont les étrangers de la mesure qui va être prise par le gouvernement favorisera le succès de ces expéditions<sup>79</sup> ». Néanmoins, une apostille au document précise que le projet de croisière a été rejeté par le ministre. Il est probable que ce refus soit lié aux besoins importants en navires légers que génère le projet d'invasion de l'Angleterre, ou par crainte des répercussions diplomatiques d'une attaque généralisée sur le commerce neutre. Ces deux éléments expliquent en partie le fiasco de ce changement de pied juridique : seul l'emploi d'une flotte importante de navires légers et de corsaires pouvait tirer profit de la situation ; or les armements corsaires eux-mêmes reçoivent un coup d'arrêt avec l'ordre d'enrôler tous les équipages de ces unités armées de Bayonne à Flessingue sur les navires destinés à l'expédition d'Angleterre, le 26 février 1798<sup>80</sup>.

Paradoxalement, le caractère erratique et l'incohérence des actions menées d'une part dans la sphère politique et de l'autre dans le domaine stratégique et opérationnel par le Directoire exécutif empêche les saisies trop nombreuses de navires neutres et évite donc un éventuel scandale diplomatique majeur en Europe. Les conséquences de la loi sont néanmoins « catastrophiques »

---

<sup>77</sup> Voir la quantité de corsaires nantais à la mer à l'hiver 1798 dans Hervé PICHEVIN, David PLOUVIEZ, *Les corsaires nantais pendant la Révolution française*, op. cit., p. 93-94.

<sup>78</sup> Manuel COVO, *Commerce, empire et révolutions dans le monde atlantique : la colonie de Saint-Domingue, entre métropole et États-Unis*, op. cit., p. 380-386.

<sup>79</sup> SHD-MV, BB1 15 f°37, « Rapport » des bureaux de la Marine, 26 nivôse an V[I], (15 janvier 1798). La mention « an 5 » imprimée n'a pas été corrigée à la main en « an VI » comme sur les documents adjacents, mais le rapport date bien de janvier 1798.

<sup>80</sup> PVDE, tome 4, p. 104. Arrêté du 8 ventôse an VI (26 février 1798).

dans le domaine commercial au moins, comme le relève Silvia Marzagalli ; car le trafic neutre s'interrompt immédiatement avec la France<sup>81</sup>. Desservir uniquement le territoire de la République, c'est pour un neutre prendre le risque d'être contrôlé et rerouté, avec la cargaison saisie, par la *Royal Navy* qui tient la mer ; mais il est aussi possible d'être pris par un corsaire français zélé, prompt à trouver un élément britannique, n'importe lequel, pour justifier une capture. Quant à la desserte des deux camps en même temps, elle est bien évidemment prohibée par les nouvelles dispositions, et expose à une saisie dans les ports français. Dans ces conditions, le trafic neutre ne touche plus la France, entraînant un enchérissement considérable des subsistances et des produits coloniaux<sup>82</sup>.

Par ailleurs, des réactions internationales ont néanmoins lieu dans une certaine mesure : aux États-Unis, en mars 1798, le Congrès ne discute rien de moins qu'une déclaration de guerre à la France<sup>83</sup>. En effet, en ce qui concerne ce pays, la loi du 18 janvier n'est que le couronnement d'un dispositif législatif qui permet aux navires français dans les Antilles de s'en prendre avec impunité au trafic américain dans la région. À l'automne 1797, une tentative de négociations avait échoué suite à la demande par Talleyrand d'un pot-de-vin considérable pour seulement entamer les discussions (affaire X-Y-Z), suscitant l'indignation outre-Atlantique<sup>84</sup>. L'entrée dans une phase d'hostilités ouvertes est néanmoins évitée de justesse, mais non sans que le renforcement de l'*U. S. Navy* en cours ne soit accéléré<sup>85</sup>.

Dans le cadre du changement de régime juridique, le maintien de l'affichage de la liberté des mers comme horizon du Directoire peut sembler une contradiction. Celle-ci n'est néanmoins qu'apparente, en tout cas dans l'esprit des législateurs : les responsables de la décision croient pouvoir, en poussant au bout la manière dont les neutres sont traités par les Britanniques, susciter un choc et la compréhension que c'est exclusivement la Grande-Bretagne qui est visée à travers les neutres. Pour Villers, député au Cinq-Cents et s'exprimant en tant que rapporteur de la commission des finances,

Cette question ne doit point être décidée par les principes ordinaires du droit naturel, puisque les Anglais les premiers les ont violés à l'égard de toutes les nations. Par la mesure que l'on vous propose, on ne peut dire que vous attaquiez l'indépendance des gouvernemens ; vous ne faites que la consolider et les mettre à même de s'arracher enfin au joug où les tient le cabinet

---

<sup>81</sup> Silvia MARZAGALLI, « La guerre européenne et ses effets sur le commerce atlantique », dans *Bordeaux et les États-Unis, 1776-1815. Politique et stratégies négociantes dans la genèse d'un réseau commercial*, art. cit., p. 92.

<sup>82</sup> *Ibid.*

<sup>83</sup> Ulane BONNEL, *La France, les États-Unis et la guerre de course (1797-1815)*, op. cit., p. 60 et 62.

<sup>84</sup> *Ibid.*, p. 57-59.

<sup>85</sup> *Ibid.*, p. 63.

de Londres, [...] La mer doit être libre ; comme l'air que nous, respirons, et la république, en attaquant le tyran des mers, ne veut pas détruire la puissance pour l'usurper à son tour<sup>86</sup>.

Néanmoins, sans surprise, ce propos alambiqué ne convainc pas et les neutres s'en tiennent au constat que leurs navires sont saisis par les unités françaises quand elles en ont l'occasion. L'emploi répété par le Directoire exécutif du registre moral sur la question du commerce se fait en vain, tant celui-ci pèse peu vis-à-vis du rapport de force en mer, lequel oblige les neutres à se plier aux règles britanniques qu'ils le souhaitent ou non.

La publication clandestine de l'ouvrage de Barère, *La liberté des mers ou le gouvernement anglais dévoilé*, intervient dans ce contexte, en février 1798<sup>87</sup>. Barère vient apporter sa pierre à une littérature désignant la Grande-Bretagne comme coupable du conflit en cours et de l'usurpation de la police des mers, mais le message est là aussi brouillé par le revirement juridique du gouvernement français un mois plus tôt, un point trop fréquemment passé sous silence dans l'analyse du texte<sup>88</sup>. L'ouvrage de Barère (significativement dédié à l'armée d'Angleterre) insiste sur un point essentiel à ses yeux pour convaincre l'opinion française et européenne : la nécessité d'un équilibre des puissances en mer. Pour l'ancien conventionnel, « il faut briser le trident de Neptune, dans les mains du despotisme britannique, pour le bien de toutes les nations [...] le peuple français doit, dans sa révolution, rompre les fers de l'Atlantique, subjuguée par des pirates<sup>89</sup> ». Il s'agit là d'une réponse à l'argument britannique de l'équilibre des puissances à terre, et le point le plus fort d'un pamphlet qui reprend en bonne partie une liste de griefs bien connus envers la puissance britannique, jusque et y compris le coût considérable des flottes, engendré par la concurrence avec cette puissance<sup>90</sup>. Parmi les outils de lutte, en sus du projet de débarquement, l'auteur propose aussi un blocus commercial continental de la Grande-Bretagne, annonciateur des mesures prises sous l'Empire dix ans plus tard<sup>91</sup>.

Mais surtout Barère veut une révolte européenne contre ce qu'il évoque comme la « tyrannie » qu'exercent les Britanniques sur les mers et qu'il définit en ces termes :

Intercepter aux autres nations, par force ou par adresse, tous les chemins du commerce et de l'industrie sur la mer ; s'emparer de tous les caps , de tous les détroits , [...] tenter d'effacer, à son gré, une nation, du monde commercial ; arrêter et fouiller, à volonté , les navires de toutes les nations ; insulter avec impunité, tous les pavillons, les forcer à s'incliner servilement devant

---

<sup>86</sup> Discours de Villers aux Cinq-Cents, 22 nivôse an VI (11 janvier 1798) reproduit dans *Le Républicain français*, n°1834, 24 nivôse an VI (13 janvier 1798), p. 4.

<sup>87</sup> Bertrand BARÈRE, *La liberté des mers ou le gouvernement anglais dévoilé*, Paris, [éditeur clandestin], 1798, 3 vol.

<sup>88</sup> Marc BELISSA, *Repenser l'ordre européen (1795-1802). De la société des nations aux droits des nations*, op. cit., p. 260-264.

<sup>89</sup> Bertrand BARÈRE, *La liberté des mers ou le gouvernement anglais dévoilé*, op. cit., volume 1, p. XLVIII.

<sup>90</sup> *Ibid.*, p. XIX.

<sup>91</sup> *Ibid.*, p. 105-106.

un pavillon usurpateur : c'est exercer la puissance maritime exclusive , avec tous ses abus et toutes ses violences<sup>92</sup>.

Contre cette attitude des ennemis de la France, Barère affirme d'une manière qu'il espère performative que « les puissances de la Baltique, lassées d'une impuissante neutralité, veulent s'affranchir du joug britannique<sup>93</sup> ». Mais en réalité, le changement de législation sur les prises du Directoire exécutif de janvier montre au contraire une attitude désabusée quant à ce soutien qui ne vient pas. En ce qui concerne les États-Unis, la situation à la limite de la guerre ouverte est bien éloignée de l'espoir d'une solidarité entre républiques qui existait au début de la décennie. Il s'agit là d'un élément d'explication du tournant impérial de la France directoriale au printemps 1798, bien loin de l'espoir de « rompre les fers de l'Atlantique<sup>94</sup> ».

Pourtant, la politique précédente française de défense de la liberté des mers, et surtout les actions concrètes de police des mers par les Britanniques, commençaient en réalité à avoir leur effet sur les opinions publiques de l'Europe<sup>95</sup>. Dans l'espace allemand, ainsi qu'au Danemark et dans une certaine mesure en Suède, les empiètements maritimes avant tout mais aussi l'attitude des Britanniques ont pour conséquence l'accumulation des motifs d'irritation envers ces derniers<sup>96</sup>. La diplomatie de Talleyrand tente de capitaliser sur ces griefs ; dans les derniers jours de l'année 1797, le ministre des Relations Extérieures précise dans une lettre circulaire que l'ensemble des agents diplomatiques doivent contribuer à leur niveau à la guerre contre l'Angleterre, dans un texte qui mentionne explicitement l'idée de liberté des mers<sup>97</sup>. Néanmoins, là encore, l'inversion de la politique de *free ships make free goods* vient brouiller les pistes à partir du mois suivant.

La portée de ce revirement se trouve quand même rapidement limitée, d'abord par la faible présence française concrète à la mer, mais surtout parce qu'il n'est pas appliqué dans un espace particulièrement sensible aux relations avec les neutres, notamment américains : Saint-Domingue. Pourtant, le départ d'Hédouville, planifié depuis l'été 1797, se fait seulement le 18 février 1798, à une date où le changement de législation est bien établi<sup>98</sup>. Mais à son arrivée à Saint-Domingue avec une petite division composée des frégates *Bravoure*, *Cocarde* et *Syrène*, il décide ne pas

---

<sup>92</sup> *Ibid.*, p. 20.

<sup>93</sup> *Ibid.*, p. LV.

<sup>94</sup> *Ibid.*, p. XLVIII.

<sup>95</sup> Marc BELISSA, *Repenser l'ordre européen (1795-1802). De la société des nations aux droits des nations*, op. cit., p. 265.

<sup>96</sup> Arnold D. HARVEY, « European Attitudes to Britain During the French Revolutionary and Napoleonic Era », *History*, vol. 63, n°209, 1978, p. 356-365.

<sup>97</sup> « Le ministre des relations extérieures à tous les agents diplomatiques et consulaires de la République française », RLMC, tome 8, p. 175-181.

<sup>98</sup> Antoine MICHEL, *La mission du général Hédouville à Saint-Domingue*, Port-au-Prince, La Presse, 1929, p. 79-80. Aucun document concernant cette escadre n'est conservé dans la série Campagnes des archives du Service Historique de la Défense.

appliquer le changement de pied juridique, qui bloquerait entièrement les relations avec les Américains, indispensables pour le ravitaillement et le convoiement des exportations de l'île<sup>99</sup>. Comme le souligne Manuel Covo, ce point montre que ce n'est pas seulement l'action de Toussaint-Louverture qui à cette période fait dériver Saint-Domingue de plus en plus loin de la sphère de la métropole, mais aussi le réveil d'une forme d'autonomisme présent dans les premières années de la Révolution<sup>100</sup>.

Néanmoins, l'ouverture de négociations directes entre Toussaint et le lieutenant-colonel Thomas Maitland, marque le début du franchissement par le général noir de la fine ligne entre autonomie et indépendance pour Saint-Domingue<sup>101</sup>. Ces négociations se font à l'occasion de la poursuite de l'évacuation par les Britanniques de leurs emprises sur l'île, accélérée par une offensive française durant les premiers mois de l'année<sup>102</sup>. En avril 1798, Toussaint obtient l'évacuation de l'ensemble du nord de l'île par les occupants, à l'exception du Môle où se trouve la station navale britannique<sup>103</sup>. Cette usurpation des fonctions diplomatiques vient confirmer pour une bonne partie des milieux coloniaux leur opinion déjà arrêtée sur l'impossibilité d'une poursuite de la colonisation dans les conditions créées par l'abolition de l'esclavage et la naissance d'une importante force politique noire. Les défenseurs des colonies y voient une validation du tournant vers l'Orient opéré quelques mois plus tôt, notamment pour trouver une colonie « nouvelle », susceptible de se substituer à la grande île des Antilles. Ajoutée à l'absence marquée de toute solidarité républicaine à l'échelle de l'Atlantique, cette quête explique en partie le pivot vers la Méditerranée de la France en général et de la marine française en particulier.

### *Le tournant vers l'Orient et la démission de Pléville Le Pelley*

Il ne s'agit pas ici d'étudier l'ensemble des causes et des modalités de l'expédition d'Égypte, qui ont fait l'objet d'une historiographie abondante<sup>104</sup>. Les éléments qui détournent la France de la sphère atlantique ont déjà été évoqués ; quant à l'attraction de l'Orient en général et de l'Égypte en particulier, elle se donne à voir par l'empilement des projets de colonisation de cet espace durant

---

<sup>99</sup> *Ibid.* Manuel COVO, *Entrepôt of Revolutions: Saint-Domingue, Commercial Sovereignty, and the French-American Alliance*, op. cit., p. 505-506.

<sup>100</sup> *Ibid.*

<sup>101</sup> *Ibid.*, p. 511-512.

<sup>102</sup> Michael DUFFY, *Soldiers, Sugar, and Seapower: the British Expeditions to the West Indies and the War Against Revolutionary France*, op. cit., p. 305-306.

<sup>103</sup> *Ibid.*, p. 306-307. Jérémie et le Môle, les deux derniers points d'appui britanniques, sont eux aussi évacués dans les mois qui suivent. Au 31 août 1798, les dernières troupes d'occupation ont quitté l'île.

<sup>104</sup> Voir en particulier le prologue de Michèle BATTISTI, « L'expédition d'Égypte : pourquoi ? » dans son ouvrage *La bataille d'Aboukir, 1798 : Nelson contrarie la stratégie de Bonaparte*, op. cit., p. IX-XXXIII.



tout le XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>105</sup>. Il ne paraît donc pas nécessaire d'avoir recours à des explications intégrant la dimension du complot (Talleyrand, admirateur des Britanniques, aurait délibérément proposé une opération détournant la France d'une invasion de l'Angleterre) ou même des éléments psychologisants (Sigmund Freud propose en effet sa propre interprétation du choix de Bonaparte de se rendre en Égypte, fondée sur la jalousie vis-à-vis de son frère<sup>106</sup>). Un élément peu évoqué en revanche est l'impact de l'expédition d'Égypte sur le reste de la marine française, et les circonstances de sa claire subordination non seulement à l'armée en général, mais au général Bonaparte en particulier. Les mémoires de Pléville Le Pelley, non prises en compte par la plupart des auteurs, permettent de remettre en perspective la genèse de l'expédition. En effet, à l'image de l'expédition d'Irlande et du rôle de Hoche, la plupart des ouvrages sur les événements égyptiens semblent estimer qu'il tombe sous le sens que la subordination des flottes aux généraux était la seule manière de retrouver une marine active, de combler sa « faiblesse morale », une vision évidemment orientée<sup>107</sup>.

Le point de départ direct de la réalisation de l'expédition d'Égypte se trouve dans la remise par Talleyrand d'un projet de colonisation de l'Égypte le 14 février 1798 ; mais il est évidemment impossible de ramener à un seul individu la genèse d'un projet particulièrement évoqué à ces dates<sup>108</sup>. Pour la Révellière, c'est Monge qui évoque le premier l'idée, dès la fin 1797<sup>109</sup>. Quoi qu'il en soit, le ministre des Relations Extérieures se montre très optimiste dans le document, tant sur la faisabilité du projet que sur les résultats espérés. Selon lui, la conquête doit se faire sans difficulté, et surtout sans réaction majeure de l'Empire ottoman. Depuis l'Égypte, l'attaque des possessions britanniques en Inde lui apparaît possible, tout comme l'élaboration d'une route commerciale française pour cette région, au prix d'un transbordement à Suez. Comme cela a été signalé, quelques jours plus tard soit le 23 février, Bonaparte évoque à son tour la possibilité d'une expédition vers l'est dans son rapport pessimiste sur la faisabilité du débarquement en Angleterre<sup>110</sup>. Le projet est défendu par Bonaparte lui-même devant le Directoire exécutif dans les premiers jours de mars ; notamment le 1<sup>er</sup> de ce mois, presque vide de décisions et où le procès-verbal mentionne que « la séance est consacrée à l'examen préparatoire de différentes affaires<sup>111</sup> ».

---

<sup>105</sup> *Ibid.*, p. XVIII à XXII.

<sup>106</sup> *Ibid.*, p. XXVI et XXX.

<sup>107</sup> Henry LAURENS, *L'expédition d'Égypte 1798-1801*, *op. cit.*, p. 51.

<sup>108</sup> Le document est entièrement reproduit dans Clément de LA JONQUIÈRE, *L'expédition d'Égypte, 1798-1801*, tome 1, *op. cit.*, p. 153-168.

<sup>109</sup> Louis-Marie de LA RÉVELLIÈRE-LÉPEAUX, *Mémoires de Larevellière-Lépeaux, ... : suivis de pièces justificatives et de correspondances inédites*, vol. 2, *op. cit.*, p. 340.

<sup>110</sup> Thierry LENTZ (éd.), *Correspondance générale de Napoléon Bonaparte*, tome II, *La campagne d'Égypte et l'avènement, 1798-1799*, *op. cit.*, p. 36-38. Lettre de Bonaparte au Directoire exécutif, 5 ventôse an VI (23 février 1798).

<sup>111</sup> Séance du Directoire exécutif du 11 ventôse an VI (1<sup>er</sup> mars 1798). PVDE, tome 4, p. 107.

Comme le fait remarquer Michèle Battesti, il est difficile d'éclairer ces négociations car « trop de personnes ont eu intérêt à renier ou minimiser leur participation à échec retentissant<sup>112</sup> ». En effet, les trois Directeurs qui ont laissé des témoignages prétendent avoir combattu le projet, alors que de l'aveu de Barras, les arrêtés décidant de l'expédition sont finalement signés par chacun des Directeurs<sup>113</sup>.

Un point sur lesquels ceux-ci s'accordent, c'est la persuasion dont fait preuve Bonaparte durant la discussion. Pour La Révellière, « il trouva réponse à tout » ; selon Barras « on répondait à toutes mes observations par un plan tracé sur une carte : on sait que sur un pareil terrain il n'y a aucun obstacle<sup>114</sup> ». Ces deux Directeurs prétendent néanmoins s'être opposés à l'expédition ; quant à Rewbell, il se présente à l'été 1799 à la tribune des Cinq-Cents comme seul opposant au projet<sup>115</sup>. La remarque de Barras sur l'emploi des cartes et la stratégie de salon est frappante car elle fait écho à des difficultés qui existent aussi outre-Manche. Au cabinet britannique à la fin 1797, Grenville rejette ainsi brutalement la crainte de Dundas d'une menace russe sur l'Inde du fait des distances dont il rappelle l'immensité, et l'enjoint à ne travailler à ces questions qu'avec une carte précise sous la main<sup>116</sup>. Barras a voulu dans ses mémoires se donner le même rôle de réaliste quant aux contraintes d'une attaque de l'Inde par l'Égypte, de fait impraticable par terre, et ce du fait de son expérience indienne<sup>117</sup>. Mais s'il a vraiment tenu ce rôle, ce dont il est permis de douter, force est de constater son échec. Reste que la mise en œuvre d'une stratégie à l'échelle mondiale, et dans des proportions nouvelles, pose de grandes difficultés aux dirigeants tant britanniques que français, et il ne faut donc pas imaginer un Directoire exécutif seul engagé dans des combinaisons qui apparaissent irréalisables avec le recul.

Dès le 3 mars, une décision semble apparaître, puisque le Directoire exécutif écrit à Pléville de ne pas bâcler les armements des vaisseaux pour avoir 25 navires de ligne en rade le plus vite possible ; par ailleurs, l'arrêté du 26 février qui suspendait les armements en course est à son tour suspendu, à peine plus d'une semaine après son entrée en vigueur<sup>118</sup>. À Paris, dès cette date, on estime qu'il n'y aura donc pas nécessité absolue d'avoir recours à tous les hommes de mer pour la

---

<sup>112</sup> Michèle BATTESTI, *La bataille d'Aboukir, 1798 : Nelson contrarie la stratégie de Bonaparte*, op. cit., p. XXV-XXVI.

<sup>113</sup> Georges DURUY (éd.), *Mémoires de Barras, membre du Directoire*, vol. 3, op. cit., p. 163.

<sup>114</sup> Louis-Marie de LA RÉVELLIÈRE-LÉPEAUX, *Mémoires de Larevellière-Lépeaux... : suivis de pièces justificatives et de correspondances inédites*, vol. 2, op. cit., p. 345. Georges DURUY (éd.), *Mémoires de Barras, membre du Directoire*, vol. 3, op. cit., p. 162.

<sup>115</sup> Clément de LA JONQUIÈRE, *L'expédition d'Égypte, 1798-1801*, tome 1, op. cit., p. 190.

<sup>116</sup> Piers MACKESY, *Statesmen at War: The Strategy of Overthrow, 1798-1799*, op. cit., p. 7.

<sup>117</sup> Georges DURUY (éd.), *Mémoires de Barras, membre du Directoire*, vol. 3, op. cit., p. 162-163.

<sup>118</sup> Clément de LA JONQUIÈRE, *L'expédition d'Égypte, 1798-1801*, tome 1, op. cit., p. 185.

campagne suivante, ce qui suggère un abandon du projet de débarquement. Enfin, le 5 mars, la décision de réaliser l'expédition d'Égypte est entérinée<sup>119</sup>.

Le document qui ressort de la séance du Directoire exécutif de ce jour n'est pas spectaculaire, puisqu'il s'agit de la simple création d'une « commission de l'armement des côtes de la Méditerranée<sup>120</sup> ». Néanmoins, cette décision se révèle lourde de conséquences car la commission, confiée à l'amiral Du Chayla, accapare toute la gestion de la flotte de la Méditerranée, court-circuitant les bureaux parisiens<sup>121</sup>. En effet Pléville Le Pelley, qui est rappelé de Brest le 19 mars, décrit ainsi son retour à Paris<sup>122</sup> :

Je trouvai tout changé. [...] Une commission ministérielle était chargée de tout dans les ports au nord de la Seine. Une pareille était établie à Toulon. Le ministre de la Justice [Lambrechts, qui assure l'intérim], en mon absence, avait fait passer au-dessus de dix millions à ces deux commissions. Je leur en écrivis pour qu'elles m'en accusassent réception et me donnassent l'emploi. On avoue le premier article. Quant au second, on dit qu'on ne doit compte qu'à Buonaparte<sup>123</sup>.

En effet, les Directeurs ont accepté une subordination complète des instances de la Marine à Bonaparte, comme La Révellière l'admet clairement dans ses mémoires : « Le Directoire, une fois décidé, laissa Bonaparte maître de préparer tous les moyens, et pour éviter l'inconvénient des rivalités si communes [...] entre les généraux de terre et de mer, il l'investit du commandement suprême de la flotte, de l'armée et de toutes les administrations. L'amiral lui-même fut mis sous ses ordres<sup>124</sup>. » Au nom de la nécessaire unité de commandement, la subordination complète d'une branche des forces de la République se trouve soumise à une autre, et ce d'emblée, à la différence du cas de l'expédition d'Irlande. À en croire Barras, le général en chef obtient aussi le droit de nommer les officiers de marine qui lui conviennent, là encore à l'image de Hoche en 1796<sup>125</sup>. Néanmoins les mémoires du Directeur montrent là encore leur peu de fiabilité puisqu'elles affirment que Bonaparte aurait refusé une liste d'officiers préparée notamment par Kerguelen, or ce dernier est mort depuis un an à cette date<sup>126</sup>.

---

<sup>119</sup> Georges DURUY (éd.), *Mémoires de Barras, membre du Directoire*, vol. 3, op. cit., p. 163.

<sup>120</sup> Séance du Directoire exécutif du 15 ventôse an VI (5 mars 1798). PVDE, tome 4, p. 115.

<sup>121</sup> « Arrêté du Directoire exécutif, portant l'établissement d'une commission de l'armement des côtes, et qui en nomme les membres », RLMC, tome 8, p. 368.

<sup>122</sup> PVDE, tome 4, p. 146. Arrêté du 29 ventôse an VI (19 mars 1798).

<sup>123</sup> Michèle CHARTRAIN, Monique LE PELLEY FONTENY, Gilles DÉSIRÉ dit GOSSET (éd.), *Mémoires d'un marin granvillais. Georges-René Pléville Le Pelley (1726-1805)*, op. cit., p. 114.

<sup>124</sup> Louis-Marie de LA RÉVELLIÈRE-LÉPEAUX, *Mémoires de Larevellière-Lépeaux, ... : suivis de pièces justificatives et de correspondances inédites*, vol. 2, op. cit., p. 346.

<sup>125</sup> Georges DURUY (éd.), *Mémoires de Barras, membre du Directoire*, vol. 3, op. cit., p. 163.

<sup>126</sup> Les noms des officiers présentés par Barras comme réclamés par Bonaparte sont surtout ceux des anciens de la marine d'Ancien Régime et ils recoupent largement ceux de la commission évoquée par le Ministre pour l'aider à concevoir un débarquement en Angleterre. Une confusion est donc possible.

Quoi qu'il en soit des modalités exactes de l'emprise de Bonaparte sur la marine à Toulon après mars 1798, celle-ci est avérée, et l'absence de voix navale indépendante durant la préparation de la campagne d'Égypte se fait sentir à plusieurs reprises par la suite. Dans l'immédiat, le projet égyptien pousse Pléville à la démission, le 9 avril<sup>127</sup>. Voici comment il la justifie dans ses mémoires :

J'entends parler d'une expédition pour l'Égypte. On me mandait de Toulon que le premier pont des vaisseaux était encombré jusqu'au barrot et qu'il faudrait huit heures pour débarrasser les batteries en jetant à la mer. Cet article me fais croire à l'expédition. J'en parlais au directoire et je lui dis : « Je n'y crois, par les raisons suivantes :

- Si l'ennemi rencontre l'escadre dans sa traversée, elle est perdue ainsi que la flotte.
- Le seul port où elle puisse aller est Alexandrie où elle ne peut entrer ; la rade y est très mauvaise et si le vent du nord l'y rencontre, elle est perdue corps et bien ;
- L'armée aura à combattre les mamelouks qui sont braves, et des milliers d'Arabes dans les déserts<sup>128</sup>.

Il est possible que cette analyse soit une reconstruction *a posteriori* ; dans ce cas, Pléville a été très habile car il intègre une difficulté, la troisième, qui est surmontée relativement facilement par les troupes françaises en Égypte. L'expédition ne rencontre pas non plus de force britannique sur la route de l'Égypte, bien que Nelson ne soit pas loin ; en revanche, l'impossibilité de rentrer dans le port d'Alexandrie s'avère être une des causes majeures de la défaite d'Aboukir. Officiellement, Pléville démissionne du fait de son âge avancé, et est promu vice-amiral<sup>129</sup>. Ce point avait déjà été mis en avant par Pléville pour refuser le poste au début du Directoire et a certainement réellement joué<sup>130</sup>. Par ailleurs, la lettre du Directoire exécutif le remerciant de ses services est particulièrement chaleureuse. Néanmoins, le récit que fait Pléville dans ses mémoires apparaît crédible, car la coïncidence avec les décisions concernant l'expédition d'Égypte est complète, et il n'est après tout âgé que d'un an de plus que lors de son entrée en fonction.

Dans la presse, des rumeurs se propagent concernant un remplacement de Pléville par Forfait<sup>131</sup>. L'ancien député à la Législative est à cette date un des hommes de confiance de Bonaparte, et en charge des flottilles de la Manche<sup>132</sup>. Mais c'est finalement l'amiral Bruix qui est choisi pour le poste le 27 avril 1798<sup>133</sup>. Alors qu'il est seulement âgé de trente-neuf ans et qu'il a un

---

<sup>127</sup> PVDE, tome 5, p. 39. Réception d'une lettre de Pléville le Pelley du 20 germinal (9 avril), séance du 23 germinal an VI (12 avril 1798).

<sup>128</sup> Michèle CHARTRAIN, Monique LE PELLEY FONTENY, Gilles DÉsirÉ dit GOSSET (éd.), *Mémoires d'un marin granvillais. Georges-René Pléville Le Pelley (1726-1805)*, op. cit., p. 114.

<sup>129</sup> « Le Directoire exécutif au citoyen Pléville Le Pelley, ministre de la marine », 23 germinal an VI (12 avril 1798). RLHC, tome 8, p. 427.

<sup>130</sup> Louis-Marie de LA RÉVELLIÈRE-LÉPEAUX, *Mémoires de Larevellière-Lépeaux... : suivis de pièces justificatives et de correspondances inédites*, vol. 1, op. cit., p. 350.

<sup>131</sup> *Le Publiciste*, 13 germinal an VI (16 avril 1798), p. 3.

<sup>132</sup> Edouard DESBRIÈRE, *1793-1805 : projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques*, op. cit., p. 384.

<sup>133</sup> « Arrêté du Directoire exécutif qui nomme le citoyen Bruix ministre de la marine et des colonies », 8 floréal an VI (27 avril 1798). RLHC, tome 8, p. 435.

parcours classique de garde de la marine, sa carrière a dû son ascension rapide notamment à la protection constante de Morard de Galles<sup>134</sup>. Sa lettre d'acceptation emploie un registre plus national que républicain, témoignage du tournant politique en cours au sein de la population en général et des militaires en particulier : « Votre choix est un ordre pour moi. Je suis pénétré des obligations immenses qu'il me fait contracter, mais je suis accoutumé aux tempêtes et vous me verrez braver sous vos auspices toutes celles qui s'élèveront contre la Grande Nation<sup>135</sup>. » Son arrivée est généralement associée à un retour en grâce des navires de ligne aux dépens des flottilles de débarquement<sup>136</sup>. Ce qui est certain c'est que les fonds qu'il réclame pour l'exercice de l'an VII, en juin 1798, visent à atteindre une flotte de 100 vaisseaux, objectif régulier depuis le début de la guerre navale mais qu'il n'est peut-être pas anodin de répéter alors que neuf mois plus tôt il était question de déléguer presque entièrement la guerre navale à la sphère privée<sup>137</sup>. Il associe sa demande de cette justification : « [La marine doit] être regardée comme le seul moyen de dénouer cette pièce sanglante dont les anglais sont les auteurs ; toutes les puissances victimes, et dont la scène embrasse les deux hémisphères. Sans une marine formidable, paix honteuse ou guerre éternelle<sup>138</sup>. » Bien qu'il ne soit pas seul responsable, le nouveau ministre de la Marine obtient d'ailleurs le transfert de 20 millions de francs au budget de la marine depuis celui de la guerre<sup>139</sup>.

Le propos de Bruix sur le format souhaitable de la flotte le situe sur le spectre de la stratégie directe, et de la recherche à terme de la bataille. Mais celui-ci n'a finalement que peu d'influence sur la stratégie navale, l'expédition d'Égypte lui échappant entièrement : le choix d'un officier jeune dont la carrière est encore en cours montre d'ailleurs que la fonction de ministre de la Marine glisse vers l'exécution plutôt que la conception de la stratégie navale et des opérations. En réalité, c'est Bonaparte qui a la main sur toute la Méditerranée, et en l'absence de réel responsable de la marine pour l'expédition, la stratégie navale dans laquelle celle-ci s'inscrit n'est pas claire.

---

<sup>134</sup> Voir notamment la lettre écrite par Morard en défense de Bruix au rédacteur du *Journal de Perlet*, déjà évoquée (SHD-MV, BB4 114 f°201, lettre de Morard de Galles, 13 pluviôse an V (1<sup>er</sup> février 1797).

<sup>135</sup> PVDE, tome 5, p. 60. Lettre de Bruix au Directoire exécutif, 8 floréal an VI (27 avril 1798).

<sup>136</sup> Cette citation est attribuée à Bruix par de nombreux ouvrages : « Donnons au temps ce que le temps réclame ; différons de vaincre [...] c'est avec des vaisseaux qu'il faut lutter contre l'Anglais ; cessons de compromettre les hommes et les choses en poursuivant cette construction ruineuse d'une fourmillière de vains bateaux. » Bien qu'elle soit probablement vraie, il a été impossible d'en trouver la source, les ouvrages se renvoyant les uns aux autres, ce qui témoigne d'un certain manque de sérieux de l'histoire navale de la période. Le premier à l'avoir cité est probablement Joannès TRAMOND, *Manuel d'histoire maritime de la France*, op. cit., p. 657.

<sup>137</sup> AN, AF III 118 doss. 552, « Rapport au Directoire exécutif » signé Bruix, prairial an VI (mai-juin 1798).

<sup>138</sup> *Ibid.*

<sup>139</sup> La décision est notamment prise « considérant que la restauration et l'accroissement de la marine française exigent un surcroît de dépenses, auquel il est facile de pourvoir, aux moyens des économies et des dépenses faites sur le département de la guerre » (« Loi qui met des fonds à la disposition du ministre de la marine » 22 prairial an VI (10 juin 1798). RLMC, tome 8, p. 435.)

Notamment, la flotte employée doit-elle seulement convoier l'armée ou maîtriser la mer en Méditerranée ? L'ambiguïté, qui n'est jamais levée, est loin d'être anecdotique et constitue au contraire la première cause de la défaite d'Aboukir.

Dans un premier temps, Bonaparte inscrit néanmoins l'opération d'Égypte dans le cadre plus général de l'invasion de l'Angleterre. Dans une note du Directoire exécutif du 13 avril, le général en chef estime qu'il est possible de concentrer 50 vaisseaux à Brest à l'automne, dans la perspective d'un débarquement en hiver, en comptant la flotte de Toulon revenue d'Égypte<sup>140</sup>. La maîtrise de la Méditerranée serait conservée par les seuls vaisseaux de construction vénitienne. En conséquence, la situation souhaitée par Bonaparte pour l'entrée de l'hiver 1798-1799 se trouve être la suivante :

L'expédition dans l'Orient obligera l'Angleterre à envoyer 6 vaisseaux de guerre de plus dans l'Inde et peut être le double de frégates à l'embouchure de la mer Rouge ; elle serait obligée d'avoir de 22 à 25 vaisseaux à l'embouchure de la Méditerranée, 60 vaisseaux devant Brest et 12 devant le Texel, ce qui formerait un total de 103 vaisseaux de guerre sans compter ceux qu'elle a aujourd'hui en Amérique et aux Indes sans compter 10 ou 12 vaisseaux de 50 canons avec une vingtaine de frégates qu'elle serait obligée d'avoir pour s'opposer à l'invasion de Boulogne<sup>141</sup>.

Cette phase préparatoire ne semble pas irréalisable et apparaît même assez bien pensée, même si la concentration d'un tel nombre de vaisseaux à Brest pose toujours des problèmes logistiques majeurs, et que dans une telle situation il est probable que le blocus britannique de ce port serait bien inférieur à soixante vaisseaux. Néanmoins, ce plan révèle que l'effet attendu de l'expédition d'Égypte sur le plan naval se résume à l'envoi d'une escadre de six vaisseaux britanniques en Inde : l'effort apparaît démesuré et risqué pour un effet aussi insignifiant, Bonaparte tenant d'ailleurs compte de manière assez juste de l'effectif réel de la ligne de bataille britannique, supérieur à cent unités. La mobilisation possible de six vaisseaux pour le théâtre indien n'est pas susceptible de modifier en profondeur le rapport de force naval ; il est probable que Bonaparte lui-même ait employé cet argument pour justifier son aventure orientale, en ayant conscience que l'effet stratégique naval proposé apparaît dérisoire. En réalité, seuls deux vaisseaux britanniques sont envoyés par la *Royal Navy* en mer Rouge durant l'été 1798 ; néanmoins cet envoi souligne que l'expédition d'Égypte est prise au sérieux au sein du cabinet britannique, notamment par Henry Dundas, en charge des questions indiennes<sup>142</sup>.

L'option méditerranéenne est donc bien sélectionnée et le Directoire exécutif ne revient pas sur sa décision. L'élection de Treilhard le 15 mai 1798 ne semble pas avoir altéré la stratégie

---

<sup>140</sup> Thierry LENTZ (éd.), *Correspondance générale de Napoléon Bonaparte, tome II, La campagne d'Égypte et l'avènement, 1798-1799, op. cit.*, p. 80-81. Note de Bonaparte au Directoire exécutif, 24 germinal an VI (13 avril 1798).

<sup>141</sup> *Ibid.*

<sup>142</sup> Piers MACKESY, *Statesmen at War: the Strategy of Overthrow, 1798-1799, op. cit.*, p. 25.

retenue, bien qu'il ait été en charge de la marine au sein du Comité de salut public, au printemps 1793<sup>143</sup>. Sans surprise, la nouvelle de cette stratégie méditerranéenne perturbe profondément Wolfe Tone, qui voit ses rêves d'expédition irlandaise mis en péril. Depuis Rouen le 26 avril, il écrit :

Je ne sais plus que penser depuis mon départ de Paris. Desaix, que j'espérais trouver ici, semble certainement être à Toulon ; et [...] Buonaparte doit partir dans trois jours pour le rejoindre, et prendre le commandement de l'inconcevable armement qui se prépare dans les ports de la Méditerranée, et dont personne ne connaît la destination. [...] En attendant, il semble que le général Kilmaine commande, par intérim, l'armée d'Angleterre. Tout cela, je l'avoue, me déroute complètement. « Je me sens perdu et en proie à des sentiments confus. ». L'opinion dominante dans les journaux de Paris est que l'Égypte est l'objectif de cet armement<sup>144</sup>.

Bien que l'armée d'Angleterre et une partie des préparatifs de débarquement soient maintenues pendant un temps, les craintes exprimées à demi-mot par Tone se confirment quand le Directoire exécutif reçoit la demande du ministre Bruix, le 2 mai 1798, de restituer au commerce les navires réquisitionnés pour les différents projets de débarquement : « Il est malheureusement reconnu aujourd'hui que l'expédition ne peut avoir lieu prochainement [...] je le prie de m'autoriser à restituer au commerce tous les bâtiments inutiles à la République pour le moment<sup>145</sup>. » Seulement trois semaines après cet abandon voulu comme provisoire des velléités de débarquement, le 23 mai, la révolte tant attendue de l'Irlande éclate enfin, suscitant espoir et crainte chez Wolfe Tone au fur et à mesure que les nouvelles en parviennent en France<sup>146</sup>. La rébellion ne tarde pas à prendre des proportions considérables, mais les moyens d'appui du Directoire exécutif sont limités : l'ensemble du dispositif naval français a pivoté vers la Méditerranée, renonçant de fait à une révolution atlantique, au profit d'un mirage oriental, impérial et colonial qui ne tarde pas à se terminer en désastre.

---

<sup>143</sup> PVDE, tome 5, p. 83. « Élection de Treilhard au Directoire », 26 floréal an VI (15 mai 1798). Voir *supra* chapitre quatre, 1.

<sup>144</sup> « *I am utterly at a loss what to think since my departure from Paris. Desaix, whom I hoped to find here, seems certainly to be at Toulon; and [...] Buonaparte is to set off in three days to join him, and take the command of the inconceivable armament which is preparing in the ports of the Mediterranean, the destination of which nobody knows [...] In the mean time, it seems General Kilmaine commands, per interim, the army of England. All this I confess utterly deroutes me. « I am lost in sensations of troubled emotions ». The prevailing opinion in the Paris papers is, that Egypt is the object of this armament* » (William Theobald Wolfe TONE, *Memoirs of Theobald Wolfe Tone*, Vol. 2, op. cit., p. 164). Entrée du 26 avril 1798.

<sup>145</sup> Lettre de Bruix au Directoire exécutif, 13 floréal an VI (2 mai 1798), citée par Edouard DESBRIÈRE, 1793-1805 : *projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques*, volume 1, op. cit., p. 305.

<sup>146</sup> William T. W. TONE, *Memoirs of Theobald Wolfe Tone*, Vol. 2, op. cit., p. 319-321. Entrée du 18 juin 1798.

## La rançon de l'errance stratégique : les échecs de l'été 1798

Parmi les événements militaires du printemps 1798, il s'en trouve un qui n'est que rarement évoqué en détail par les ouvrages en langue française : le raid britannique sur les écluses des canaux d'Ostende le 18 mai 1798<sup>1</sup>. Près de 1 200 hommes sont débarqués par une escadre britannique sous le commandement d'Home Popham, et la mission est dans un premier temps un succès : les écluses ciblées sont détruites, rendant impossible la navigation intérieure des unités de la flottille de débarquement française en construction dans le secteur. Néanmoins, une fois la troupe de retour sur la plage, les conditions de mer rendent le rembarquement impossible, et les unités britanniques doivent se défendre face à une demi-brigade française qui ne tarde pas à capturer l'ensemble des troupes impliquées dans l'expédition<sup>2</sup>.

Malgré cette reddition, qui vient souligner toute la difficulté des actions amphibies (une réalité qui apparaît de façon récurrente pendant l'année 1798), l'expédition donne à voir la maîtrise complète de la mer par les Britanniques en mer du Nord, et leur retour offensif sur le continent après 1795 ; alors que les deux années précédentes avaient surtout été marquées par des tentatives en sens inverse, sur la Grande-Bretagne ou l'Irlande. Le pivot de la stratégie française vers la Méditerranée se fait sentir dans cette bascule de l'initiative à l'échelle du théâtre atlantique, à une date où les événements politiques en Irlande se précipitent. Le raid sur Ostende se révèle, à la fin de la campagne, n'avoir été qu'une première indication des dangers suscités par les choix et non-choix opérationnels et stratégiques côté français, qui engendrent une série de revers presque ininterrompue cette année-là. En effet, l'absence de stratégie navale bien définie se trouve à la racine des échecs de la période, notamment en Égypte.

---

<sup>1</sup> Andy PHILLIPSON, « The Raid on Ostend 1798: Combined Operations against Revolutionary France », *Journal of the Society for Army Historical Research*, vol. 81, n° 325, 2003, p. 31-46.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 39-41.



## 1. Aboutir à Aboukir : la défaite dans son contexte stratégique et international

La destruction de la flotte française de Toulon dans la rade d'Aboukir par les vaisseaux de Nelson, le 1<sup>er</sup> et 2 août 1798, constitue l'aboutissement naval de l'expédition d'Égypte. Néanmoins, l'analyse qui en a été faite se caractérise généralement par une absence de mise en perspective large de l'affrontement. Dans l'historiographie en langue anglaise, ce sont généralement les aspects tactiques qui sont le plus soulignés : la manœuvre audacieuse d'attaque de la flotte française sur les deux bords par Nelson, et la destruction presque complète de celle-ci, alors que les engagements franco-anglais précédents n'avaient été que des succès partiels<sup>3</sup>. Dans l'historiographie française traditionnelle, la bataille n'est souvent présentée que comme une péripétie de l'expédition d'Égypte, compensée par les succès remportés à terre : pourtant, dès le mois d'août 1798, l'armée française est de fait condamnée à terme par la rupture de ses lignes de communication et de logistique<sup>4</sup>.

En réalité, à l'image de l'ensemble de la période, c'est au niveau stratégique que se lisent le mieux les événements qui aboutissent à l'affrontement. Ce niveau de lecture suppose d'insister sur la préparation de l'expédition, et de ne pas oublier ce qui se déroule ailleurs au même moment, notamment dans l'Atlantique et en particulier en Irlande ; et de ne pas ignorer non plus le rôle de certains acteurs souvent laissés de côté, notamment l'Espagne, tout comme les dynamiques propres à la Grande-Bretagne, qui ne fait pas que réagir aux initiatives françaises.

### *Un abandon du théâtre atlantique ?*

En ce qui concerne la campagne de 1798, la plupart des manuels traitent exclusivement ou presque de la sphère méditerranéenne, l'espace atlantique disparaissant quasiment des analyses. En réalité, les espoirs maintenus de débarquement en Angleterre et le fait que la Grande-Bretagne soit le seul adversaire déclaré de la France à cette date font que l'attention publique reste tournée largement vers la mer. Néanmoins, la réalité du rapport de force naval devient écrasante sur les approches de la Bretagne, notamment du fait du pivot français vers la Méditerranée ; une réalité à

---

<sup>3</sup> Parmi les travaux représentatifs de cette emphase, voir notamment Brian LAVERY, *Nelson and The Nile: The Naval War Against Bonaparte 1798*, London, Caxton, 2003, 318 p.

<sup>4</sup> L'ouvrage d'Henry Laurens est une illustration frappante de cet aspect. Le titre de son chapitre consacré à la conquête de l'Égypte mentionne simplement des « revers », un choix de terme significatif. Aucun sous-chapitre n'est consacré explicitement à la bataille ; il est fait mention de celle-ci rapidement, à travers notamment une section consacrée au « problème de la flotte », ce qui là aussi traduit une sous-estimation du rôle de la marine, qui n'est pas qu'un instrument gênant une fois utilisé, mais un outil essentiel pour la réussite de l'expédition. (Henry LAURENS, *L'expédition d'Égypte 1798-1801*, op. cit., p. 147.)

laquelle une partie des autorités maritimes peine à s'adapter, avec des conséquences parfois désastreuses.

Le maintien de la volonté de débarquer en Angleterre se ressent par la production de plusieurs documents en ce sens durant le printemps et l'été 1798, même si l'opération est généralement repoussée à l'hiver 1798-1799 dans la plupart de ceux-ci, voire au printemps suivant. Le 13 avril, une série de décisions du Directoire exécutif met l'accent sur les flottilles d'invasion en préparation dans la Manche. Deux cents canonnières doivent être prêtes pour la campagne suivante, et le plan de deux cents autres proposé par le général Kilmaine, général en chef de l'armée d'Angleterre, est soumis à l'étude (probablement des bureaux de la Marine<sup>5</sup>). L'armement de l'ensemble des vaisseaux de la flotte de Brest est confirmé ; en attendant la mise en place de ces mesures, les alliés de la France doivent avoir un rôle de flotte en vie pour fixer l'adversaire, sans rechercher le combat. En particulier, le Directoire exécutif décide de « demander à l'Espagne de ne pas faire sortir son escadre du port de Cadix pour éviter le risque de prise par les Britanniques et forcer ceux-ci à maintenir le blocus de ce port<sup>6</sup> ». Ce point a son importance car l'inaction des Espagnols en Méditerranée durant le reste de l'année face à la flotte de Nelson apparaît comme l'une des clés du désastre d'Aboukir. Même si la demande française du 13 avril concerne Cadix, force est de constater que c'est une position d'attente qui a été prescrite à la flotte espagnole dans un premier temps.

Le 25 juin, le ministre Bruix se montre satisfait de la vitesse de l'armement à Brest, signalant que « l'on peut sous trois mois réunir trente vaisseaux dans la rade de Brest ; [...] eu égard à l'état actuel de la marine française, comparativement à celui de la marine ennemie, l'hyver est la saison qui nous offre les chances les plus favorables<sup>7</sup> ». Un problème majeur reste néanmoins de trouver les équipages pour un armement aussi important : Bruix propose donc d'étendre l'inscription maritime aux départements annexés de la Belgique, pour un gain qu'il estime à 6 000 matelots, en réalité affectés aux canaux<sup>8</sup>. Malgré le caractère éminemment sensible politiquement de cette mesure, car il s'agit d'ajouter à la charge de départements éprouvés par la guerre, il est appuyé par le Directoire exécutif et la mesure est approuvée<sup>9</sup>. De leur côté les Britanniques ont aussi remarqué le rythme soutenu des armements à Brest, ce qui vient souligner le caractère

---

<sup>5</sup> PVDE, tome 5, p. 40-41. Arrêtés du 24 germinal an VI (13 avril 1798).

<sup>6</sup> *Ibid.*, p. 41.

<sup>7</sup> SHD-MV, BB1 15 f°201, « Rapport au Directoire exécutif », 7 messidor an VI (25 juin 1798).

<sup>8</sup> *Ibid.*

<sup>9</sup> « Arrêté du Directoire exécutif, qui ordonne l'établissement de l'inscription maritime dans les départements réunis », 7 messidor an VI (25 juin 1798). RLMC, tome 8, p. 502.

douteux des critiques de Bonaparte et des généraux sur un manque d'avancement des armements comme argument pour l'expédition en Égypte<sup>10</sup>.

Néanmoins, la priorité méditerranéenne ne tarde pas à faire sentir ses effets sur les armements à Brest. Les retards de paiements s'accumulent, et les avances à payer aux marins notamment ne sont acquittées qu'avec difficulté, ce qui encourage la désertion<sup>11</sup>. La situation entraîne des tensions : Bruix répond aux plaintes de Sané, toujours ordonnateur du port de Brest, par l'ordre de poursuivre les armements « sans délai, ni commentaire<sup>12</sup> ». Si l'effort naval français penche donc lourdement du côté de Toulon, la volonté du Directoire exécutif d'encourager un tournant maritime de l'effort de guerre français ne se dément pas, et le point final à la guerre est toujours pensé comme devant se dérouler dans l'Atlantique ou la Manche par un débarquement en Angleterre.

Pour soutenir cette réorientation des esprits, le Directoire exécutif et les bureaux de la Marine soutiennent tout au long de l'année 1798 plusieurs actions (assez modestes dans leur ambition), qui relèveraient aujourd'hui de la sphère du « rayonnement » des forces armées. Notamment, il s'agit du soutien à l'édition de plusieurs ouvrages, après celui de Burgues de Missiessy. En particulier, l'édition du *Voyage de La Pérouse* est diffusée auprès de personnalités françaises et étrangères, et aussi des institutions savantes parmi lesquelles il faut noter la « société savante de Philadelphie, [et la] Société des sciences de Londres<sup>13</sup> ». L'ouvrage, enfin édité cette année-là après un travail laborieux, s'inscrit dans un rappel des gloires coloniales de la France et donc dans une forme de rivalité impériale ; mais aussi une ébauche de projet civilisateur de la France, au moment où l'expédition d'Égypte se teinte des mêmes ambitions<sup>14</sup>. Il faut néanmoins souligner une troisième dimension : la large diffusion vise aussi à mettre en avant la vocation maritime de la France à un moment où les mers semblent devoir être le dernier champ de bataille de la guerre en cours. D'autres ouvrages au contenu plus directement militaire sont d'ailleurs soutenus par décision du Ministre : Bruix ordonne ainsi que la marine souscrive pour 50 exemplaires à un ouvrage intitulé *Vies des illustres marins sortis du ci-devant Tiers-État*, par François-Henri Turpin<sup>15</sup>. La charge politique du titre contre l'ancien groupe aristocratique des officiers apparaît aussi clairement, et à une date avancée du processus révolutionnaire ; mais

---

<sup>10</sup> « La flotte de Brest se préparait plus vite qu'il [Spencer] ne l'avait prévu et pouvait bientôt avoir trente navires de ligne prêts à prendre la mer » / « *The Brest fleet was coming faster than he [Spencer] had expected and might soon have thirty sail of the line ready for sea* » (Piers MACKESY, *Statesmen at War: The Strategy of Overthrow, 1798-1799, op. cit.*, p. 20).

<sup>11</sup> SHD-MV, BB4 122 f°71, lettre du commissaire au Ministre de la Marine, 18 thermidor an VI (5 août 1798).

<sup>12</sup> *Ibid.*, f°16, lettre de Bruix à Sané, 16 messidor an VI (4 juillet 1798).

<sup>13</sup> PVDE, tome 5, p. 39. Arrêtés du 23 germinal an VI (12 avril 1798).

<sup>14</sup> Arnaud ORAIN, Jean-Luc CHAPPEY, Antoine LILTI, « Usages de l'absent : La figure de Lapérouse et la Révolution française », art. cit., en particulier p. 63 et 69-74.

<sup>15</sup> SHD-MV, BB1 16 f°64, « Rapport » des bureaux de la Marine du 11 fructidor an VI (28 août 1798).

l'ouvrage ne semble finalement jamais avoir vu le jour, probablement du fait de la mort de son auteur dès l'année suivante<sup>16</sup>.

D'une manière plus générale, il faut souligner que le rêve directorial d'une République modérée, tournée vers l'avenir de la Nation à travers la pratique des sciences a évidemment une déclinaison maritime<sup>17</sup>. Celle-ci tient beaucoup à l'action d'hommes comme Borda et Monge, qui conviennent à l'ambition de la période, qui est celle de la construction de héros individuels (et non plus collectifs<sup>18</sup>). Borda est notamment impliqué à l'été 1798 avec Burgues de Missiessy (dont il a lui-même recommandé les travaux quelques mois plus tôt) dans l'adaptation de la marine française au système métrique, un chantier colossal<sup>19</sup>. Monge participe à l'expédition d'Égypte, et voit la réalisation ou la relance de plusieurs chantiers dont il avait participé à la genèse : en particulier, une nouvelle série d'essais d'obus explosifs et incendiaires a lieu au printemps 1798, dans le cadre de ce qui est désigné comme la troisième commission de Meudon<sup>20</sup>. Cette année voit aussi l'achèvement de la ligne de télégraphe optique entre Paris et Brest, entamée sous la supervision de Monge en 1792<sup>21</sup>.

La situation des ports de l'Atlantique en général et de Brest en particulier à partir de 1798 illustre en réalité un paradoxe : la période s'était ouverte sur de très fortes inquiétudes sur les frontières terrestres et les liaisons intérieures : face aux Chouans, Brest devait se ravitailler en bonne partie par l'action de la flotte en mer, espace qui recevait pourtant relativement peu d'intérêt politique et stratégique, à part comme moyen de blocus des insurgés<sup>22</sup>. À la fin de la décennie, les communications entre Brest et son hinterland se sont stabilisées et même accélérées avec le télégraphe. En revanche, l'accès à la mer est de plus en plus difficile, et ce, malgré le tournant vers l'espace maritime de plus en plus marqué à partir de la paix de Campo-Formio.

En effet, les circulations militaires deviennent extrêmement complexes en Bretagne, notamment car l'expédition d'Égypte a privé cet espace des renforts qui devaient lui parvenir depuis la Méditerranée. En particulier, les navires britanniques tendent à être présents non seulement dans l'Iroise, mais aussi au niveau du passage du Four et du Raz de Sein, ce qui signifie qu'il n'y a plus de route entièrement sûre pour rejoindre Brest. Cette situation reçoit une

---

<sup>16</sup> Turpin, François-Henri (1709-1799), notice BNF n°FRBNF12462047.

URL : <https://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb12462047h>, consulté le 28 juillet 2023.

<sup>17</sup> Arnaud ORAIN, Jean-Luc CHAPPEY, Antoine LILTI, « Usages de l'absent : La figure de Lapérouse et la Révolution française. » art. cit., p. 69-70.

<sup>18</sup> *Ibid.*

<sup>19</sup> SHD-MV, BB1 16 f°46, « Rapport » des bureaux de la Marine, 22 thermidor an VI (9 août 1798).

<sup>20</sup> Charles Coulston GILLISPIE, « *Science and Secret Weapons Development in Revolutionary France, 1792-1804: A Documentary History* », art. cit., p. 142.

<sup>21</sup> SHD-MV, BB1 16 f°100, « Rapport » des bureaux de la Marine, 15 vendémiaire an VII (6 octobre 1798).

<sup>22</sup> Olivier ARANDA, « Un siège amphibie ? : retour sur le « Blocus » de Brest 1793-1801 », art. cit.

illustration dramatique lorsqu'un vaisseau de 74 canons neuf bâti à Lorient, l'*Hercule*, est capturé lors de sa toute première sortie en mer, pour rejoindre Brest, le 21 avril 1798<sup>23</sup>. Parti la veille, le navire de ligne ne parvient pas, du fait du renversement de la marée, à franchir le Raz, et se trouve contraint de revenir en baie d'Audierne ; il y est alors attaqué par une division britannique<sup>24</sup>. Celle-ci comprend surtout le vaisseau *Mars*, plus tard rejoint par le *Ramillies*<sup>25</sup>. Lors du duel, qui a lieu à l'ancre et de nuit, le vaisseau britannique prend l'avantage sur son adversaire français. L'heure de combat rapproché s'avère particulièrement destructrice pour les deux navires, avec des pertes élevées (dont notamment le capitaine du *Mars*), mais c'est bien l'*Hercule* qui amène son pavillon et est emmené par la suite en Angleterre<sup>26</sup>. Au-delà de la supériorité traditionnelle de la *Royal Navy* dans les combats individuels, ce résultat n'est pas étonnant, puisqu'il s'agissait du premier voyage de l'*Hercule* pour l'équipage français, alors qu'il fait face à des marins expérimentés et habitués à leur propre navire.

Le coup est ressenti durement dans les ports de Bretagne, car un vaisseau français a été capturé dans le cadre du plus simple des trajets, entre Lorient et Brest, dans la zone de force de la marine française. Mais il ne s'agit que du début d'une série noire : à peine plus d'une semaine plus tard, le 30 avril, le vaisseau *Quatorze juillet*, presque entièrement achevé lui aussi à Lorient, est perdu à son tour dans un incendie, sans qu'il soit possible de trancher entre un accident et un acte de malveillance<sup>27</sup>. Les deux vaisseaux les plus récents qui devaient rejoindre la flotte de Brest sont donc perdus coup pour coup dans l'arsenal du Morbihan ou au sortir de ce port. Sans surprise, une enquête est donc diligentée par le Directoire exécutif, et la question prend rapidement un tour politique car le commandant des armes à Lorient n'est autre que Dalbarade, le ministre de la Marine de 1793 à 1795<sup>28</sup>. Ce dernier est accusé de négligence dans la garde de l'arsenal et dans l'éclairage de la côte entre Lorient et Brest. Pour autant que l'historien puisse en juger, ce dernier reproche apparaît justifié : en effet, déjà au début 1797, Dalbarade avait demandé à Rolland, capitaine du vaisseau rasé *Brave*, de réaliser son trajet entre Lorient et Brest malgré son équipage

<sup>23</sup> SHD-MV, BB4 129 f° 156, lettre de Tanays, lieutenant de vaisseau à Dalbarade, commandant des armes à Lorient, 3 floréal an VI (22 avril 1798). William JAMES, *The Naval History of Great Britain, volume 2, op. cit.*, p. 156-160.

<sup>24</sup> SHD-MV, BB4 129 f° 156, lettre de Tanays, lieutenant de vaisseau à Dalbarade, commandant des armes à Lorient, 3 floréal an VI (22 avril 1798).

<sup>25</sup> William JAMES, *The Naval History of Great Britain, volume 2, op. cit.*, p. 156-160.

<sup>26</sup> Le procès-verbal du capitaine L'Héritier apparaît encore moins digne de confiance que la moyenne des documents de ce type, car il se trompe même sur la date de l'affrontement, mais il décrit le combat en détail (SHD-MV, BB4 129 f° 160, « Précis des manœuvres et du combat du vaisseau l'*Hercule*... », 3 floréal an VI-22 avril 1798).

<sup>27</sup> SHD-MV, BB4 129 f° 211, lettre de l'administration municipale de Lorient à Dalbarade, commandant des armes à Lorient, 11 floréal an VI (30 avril 1798).

<sup>28</sup> « Arrêté du Directoire exécutif, relatif à la prise du vaisseau l'*Hercule*, et à l'incendie du vaisseau *Quatorze Juillet* », 18 floréal an VI (7 mai 1798). RLMC, tome 8, p. 441-442.

faible et inexpérimenté (son capitaine relève un déficit de 186 matelots confirmés), en soulignant la présence d'éclaireurs et la petite distance<sup>29</sup>. Bien que Dalbarade ne soit pas responsable des pénuries de matelots, et que le *Brave* réalise finalement sans difficulté le trajet cette fois-là, il est probable que le commandant des armes n'ait pas pris la mesure de l'emprise britannique y compris sur les approches de la Bretagne, avec des conséquences dramatiques pour l'année suivante. Il est donc difficile de savoir si la procédure judiciaire intentée contre Dalbarade comporte une part de vendetta politique contre le ministre de la Marine de la période jacobine. Ce dernier est condamné par une cour martiale en septembre 1798, mais parvient finalement à faire annuler le jugement en appel, un an plus tard ; en jouant sur la limite entre les attributions du commandant des armes et celles de l'ordonnateur<sup>30</sup>. Dalbarade désigne en effet ce dernier comme responsable de la sûreté des chantiers navals.

La difficulté de maintenir la sécurité de la côte entre Lorient et Brest pose évidemment la question des convois circulant entre les deux arsenaux. Le 28 avril, donc dans la continuité de la perte de l'*Hercule*, Morard de Galles propose le contournement par la terre de la pointe de Penmarc'h : les convois doivent remonter l'Odéon jusqu'à Quimper, et les marchandises doivent être acheminées à Chateaulin par voie de terre, avant d'être rembarquées par voie fluviale jusqu'à la rade de Brest et enfin parvenir à l'arsenal de ce port<sup>31</sup>. Le convoi commandé par le capitaine Le Bozec étant toujours bloqué plus d'un mois après sa proposition, Morard la met finalement en œuvre au moyen de 40 voitures<sup>32</sup>. Le recours à cet expédient montre à quel point la maîtrise de la mer britannique tend à s'accroître ; il convient néanmoins de souligner que cette pression n'augmente pas linéairement. Au début 1799, le même Le Bozec parvient à amener un convoi depuis Lorient jusqu'à Brest par la mer, sans difficulté majeure<sup>33</sup>.

En ce qui concerne le commerce au long cours, il n'existe pas de palliatif à la situation de domination britannique, et les liaisons transatlantiques sous pavillon français restent infimes. Des négociants de Bordeaux proposent néanmoins la création d'un convoi pour les Indes occidentales de quatre à cinq navires marchands, fondé sur la vitesse<sup>34</sup>. En effet, les navires choisis doivent être

---

<sup>29</sup> SHD-MV, BB4 112 f°198, lettre de Rolland à Dalbarade, 25 pluviôse an V (13 février 1797). *Ibid.* f°198-199, lettre de Dalbarade à Roland, 25 pluviôse an V (13 février 1797).

<sup>30</sup> SHD-MV, BB4 129 f°216-217, verdict de la cour martiale maritime de Lorient, 6 fructidor an VI (23 août 1798). *Ibid.*, f°218-223, interrogatoire de Dalbarade, 11 brumaire an VIII (2 novembre 1799). *Ibid.*, f°224, « Conseil de guerre de la Marine tenu à Paris », 19 brumaire an VIII (10 novembre 1799).

<sup>31</sup> SHD-MV, BB4 119 f°85-86, lettre de Morard de Galles au Ministre de la Marine, 9 floréal an VI (28 avril 1798).

<sup>32</sup> SHD-MV, BB4 102 f°169-170, lettre de Morard de Galles au Ministre de la Marine, 17 prairial an VI (5 juin 1798).

<sup>33</sup> SHD-MV, BB4 119 f°122, lettre de Morard de Galles au Ministre de la Marine, 19 pluviôse an VII (7 février 1799).

<sup>34</sup> SHD-MV, BB1 16 f°31-32, « Rapport » des bureaux de la Marine, 16 thermidor an VI (3 août 1798).

« doublés en cuivre, et d'une marche supérieure<sup>35</sup> ». Néanmoins, il semble qu'il n'y ait pas eu de suite à la proposition, transmise au Directoire exécutif. Les liaisons transatlantiques pendant l'année 1798 se limitent donc bel et bien à l'envoi d'avisos et d'unités très légères, notamment pour transporter des autorités politiques. Ainsi, Desfourneaux doit être envoyé à la Guadeloupe, et Burnel en Guyane, où cet agent du Directoire exécutif a pour consigne de rassurer les « Noirs [qui] ne doivent plus avoir aucun doute à Cayenne sur l'abolition de l'esclavage<sup>36</sup> ». Par ailleurs, en ce qui concerne la Guyane, les déportations se poursuivent durant toute la campagne de 1798, malgré la présence de croiseurs britanniques. La frégate *Décade* avec 193 déportés à l'arrivée et la corvette *Bayonnaise* avec 111 sont impliquées dans ces rotations ; la première parvient à Cayenne à la mi-juin 1798, la corvette début octobre<sup>37</sup>. L'un et l'autre bâtiments doivent combattre à leur retour en France : la frégate se rend à des forces très supérieures devant Brest, mais la *Bayonnaise* parvient à s'emparer à l'abordage de la frégate *Ambuscade*, au large de Rochefort<sup>38</sup>. Ce dernier événement ne constitue néanmoins que l'exception qui confirme la règle des duels d'unités franco-britanniques en mer pendant la période.

En somme, sans avoir abandonné à proprement parler l'espace atlantique, le Directoire exécutif se cantonne dans une stricte stratégie indirecte à propos de cet océan. Ce choix pose un grave problème au moment de trouver en urgence des moyens pour faire face à la crise majeure de l'été dans l'Atlantique : la rébellion d'une bonne partie de l'Irlande. En effet, durant tout le mois de juin, des rapports s'accumulent, soulignant l'importance d'agir rapidement pour venir en aide aux rebelles. Mais la mise en place d'une opération de soutien ambitieuse apparaît immédiatement difficile, car la marine se trouve pour l'essentiel tournée vers l'Orient, où une grande partie de la ligne de bataille française se consume.

### *L'effacement du mirage égyptien*

Il ne peut être question ici de détailler la campagne méditerranéenne qui mène à Aboukir, laquelle a déjà été largement étudiée<sup>39</sup>. Néanmoins, il importe de se pencher sur celle-ci du fait de son impact sur la situation stratégique générale, et sur le rapport de force dans l'Atlantique en

---

<sup>35</sup> *Ibid.*, f° 31.

<sup>36</sup> PVDE, tome 6, p. 20. Arrêté du 14 thermidor an VI (1er août 1798). *Ibid.*, p. 32, instructions de Burnel du 25 thermidor an 6 (12 août 1798).

<sup>37</sup> André-Daniel LAFFON de LADEBAT, *Journal de ma déportation à la Guyane française*, op. cit., p. 231 et 254.

<sup>38</sup> SHD-MV, BB4 119 f° 274, Procès-verbal de prise de la frégate *Décade*, 6 fructidor an VI. *Ibid.*, f° 209-210, lettre de Martin, commandant des armes à Rochefort, au Ministre de la Marine, 29 frimaire an VII (19 décembre 1798).

<sup>39</sup> Michèle BATTESTI, *La bataille d'Aboukir, 1798 : Nelson contrarie la stratégie de Bonaparte*, op. cit.

particulier. Les théâtres de la guerre sont en effet connectés, et leur articulation est un défi non seulement pour la planification française, mais aussi pour celle des adversaires et alliés de la République, une dimension souvent sous-estimée de l'année 1798. En effet, pendant que la décision de réaliser une expédition en Égypte est actée côté français, les Britanniques sont pris dans leurs propres dilemmes stratégiques. Les positions au sein du cabinet britannique n'ont guère évolué depuis 1795 : Dundas continue de privilégier les théâtres lointains, Grenville de rechercher des alliances européennes, et Windham d'espérer un renouveau royaliste sur lequel s'appuyer<sup>40</sup>. Mais à la différence des années précédentes, le rapport de force tend à basculer du côté de Grenville, notamment car les Britanniques ne peuvent guère accroître encore leur domination outre-mer<sup>41</sup>.

Pour Grenville, l'allié le plus fiable contre la France semble être l'Autriche, mais une nouvelle entrée en guerre de cette nation (envisagée en réalité dès la signature de la paix par Thugut) est conditionnée par les négociateurs autrichiens à la présence d'une flotte britannique en appui dans la Méditerranée ; en conséquence le cabinet de Londres acquiesce à cette demande en avril 1798<sup>42</sup>. Il est important de souligner que cet armement précède donc la sortie des Français vers l'Égypte. Pour trouver les vaisseaux nécessaires, Spencer doit affaiblir l'escadre qui couvre l'Irlande, et s'appuyer sur les navires de ligne russes renvoyés en mer du nord par le Tsar Paul 1<sup>er</sup>, particulièrement hostile à la France à cette date<sup>43</sup>. Dès l'été 1798, deux vaisseaux russes rejoignent à nouveau Duncan, et ce chiffre ne cesse d'augmenter par la suite<sup>44</sup>. Là encore, cette contribution russe a été généralement passée sous silence, notamment car la bataille de Camperdown a lieu durant les quelques mois où Duncan n'est pas assisté par des navires de cette nation, ce qui a contribué à l'invisibilisation. Finalement, Nelson obtient dans la Méditerranée, à la fin mai, 13 vaisseaux de ligne et une pleine liberté d'action pour s'en prendre à l'expédition française en préparation à Toulon, dont les Britanniques ont eu vent mais sans pouvoir en déterminer précisément la destination<sup>45</sup>. Le pari britannique de réintroduire des forces en Méditerranée est audacieux, car sur le papier, aucun des éléments qui avaient poussé au retrait en 1796 n'a disparu. La Grande-Bretagne n'a pas d'allié en Méditerranée, et Nelson se trouve inférieur à la flotte française combinée aux vaisseaux espagnols présents à Carthagène. Mais en réalité, l'Espagne a déjà bien du mal à maintenir armée la seule flotte de Cadix, à laquelle les Français ont d'ailleurs prescrit de ne rien tenter. En conséquence, les vaisseaux espagnols ne jouent aucun rôle dans la campagne, ce qui suscite bien des récriminations par la suite.

---

<sup>40</sup> Voir *supra* chapitre six, 3.

<sup>41</sup> Piers MACKESY, *Statesmen at War: The Strategy of Overthrow, 1798-1799*, *op. cit.*, p. 6-8.

<sup>42</sup> *Ibid.*, p. 15-17.

<sup>43</sup> *Ibid.*, p. 21-22.

<sup>44</sup> Robert W. DALY, « Operations of the Russian Navy During the French Revolution and Empire, 1795-1801 », *art. cit.*

<sup>45</sup> Piers MACKESY, *Statesmen at War: The Strategy of Overthrow, 1798-1799*, *op. cit.*, p. 23.



Du côté français, la préparation de la flotte de Toulon se fait avec une très grande vitesse. Ce succès est généralement attribué à l'énergie de Bonaparte, bien secondé par l'ordonnateur du port de Toulon, Najac<sup>46</sup>. Néanmoins, l'armement d'une vaste flotte en un mois et demi se trouve surtout largement dû à la saisie de fonds importants en Suisse, notamment dans les banques de Berne, récemment occupée par l'armée française ; il faut y ajouter la contribution d'États vassaux comme la république ligurienne<sup>47</sup>. Impériale dans sa philosophie stratégique, l'expédition d'Égypte se finance aussi par l'approfondissement des pratiques spoliatrices de la République en Europe même. Par ailleurs, il est permis de se demander comment cette manne aurait été employée dans les ports de l'Atlantique, notamment pour les éventuels projets irlandais. Les économies sur les armements superflus réalisées par Pléville Le Pelley jouent aussi un rôle dans la préparation en un mois et demi d'une expédition majeure<sup>48</sup>.

Pour tenir les délais, Bonaparte et Najac emploient tous les navires disponibles, et remettent en service même des unités précédemment rayées des listes de la Marine. En effet, du fait du manque de navires marchands à réquisitionner et du coût du nolis (c'est-à-dire de l'affrètement aux frais de l'État), les navires militaires sont aussi chargés de troupes et de matériel<sup>49</sup>. Parmi la flottille de 309 unités de toutes tailles qui est rassemblée, on compte donc de très vieux vaisseaux ; comme le *Guerrier*, construit en 1753, rayé des listes en 1785 et réarmé pour l'occasion (mais seulement avec des canons de 18 et de 12 livres), ou encore le *Conquérant*, terminé en 1765, rayé en 1796 et réactivé deux ans plus tard<sup>50</sup>. Ces deux vaisseaux se retrouvent en tête de la ligne attaquée à Aboukir, et n'opposent sans surprise qu'une résistance très relative<sup>51</sup>. La présence du 120 canons *L'Orient* dans l'expédition tient probablement avant tout à cette nécessité d'employer tous les navires disponibles<sup>52</sup>. Là encore, ce choix témoigne de l'ambiguïté et de l'indécision de l'expédition vis-à-vis de la stratégie maritime. La flotte de 13 vaisseaux rassemblée doit-elle être capable de maîtriser la mer ? La présence d'un trois-ponts semble indiquer que la bataille est envisagée, mais l'encombrement des navires par les hommes et le matériel ne plaident pas en ce sens. L'expédition d'Irlande, en n'employant que des 74 canons et en faisant du débarquement des troupes son unique objectif, s'insérerait dans une stratégie bien plus cohérente.

---

<sup>46</sup> La Jonquière évoque notamment le « génie » de Bonaparte (Clément de LA JONQUIÈRE, *L'expédition d'Égypte, 1798-1801*, tome 1, op. cit., p. 6).

<sup>47</sup> Michèle BATTISTI, *La bataille d'Aboukir, 1798 : Nelson contrarie la stratégie de Bonaparte*, op. cit., p. 8.

<sup>48</sup> *Ibid.*, p. 7.

<sup>49</sup> *Ibid.*, p. 12.

<sup>50</sup> Alain DEMERLIAC, *La marine de la Révolution : nomenclature des navires français de 1792 à 1799*, op. cit., p. 21-22.

<sup>51</sup> Michèle BATTISTI, *La bataille d'Aboukir, 1798 : Nelson contrarie la stratégie de Bonaparte*, op. cit., p. 100.

<sup>52</sup> *Ibid.*, p. 52-53.

L'emploi du navire amiral de la flotte pour l'expédition ne constitue pas un détail, puisqu'il pose aussi la question des éventuels ports de relâche. Si un navire de ligne ne peut accéder qu'aux ports en eaux assez profondes, cela est d'autant plus vrai d'un trois-ponts, en plus de sa lenteur. L'absence de voix maritime dans le haut commandement de l'expédition se fait donc sentir. En effet Brueys, retenu pour commander la flotte malgré le premier choix de Bonaparte qui portait plutôt sur Truguet, n'est tenu au courant de la destination de la flotte qu'après le départ de celle-ci<sup>53</sup>. S'il avait été informé, il aurait peut-être objecté contre le plan de mouiller la flotte en rade du port-vieux d'Alexandrie, une manœuvre que Bonaparte estime possible sur la seule foi des *Observations sur la côte d'Égypte* de La Laune, rédigées en 1777<sup>54</sup>. Les relations entre le général en chef et l'amiral ne tardent d'ailleurs pas à se tendre, bien que Bonaparte n'ait d'abord eu que des éloges pour Brueys. Dans une lettre au Directoire exécutif du 10 novembre 1797, il écrivait en effet que « le contre-amiral Brueys est un officier distingué par ses connaissances autant que par la fermeté de son caractère. Un capitaine de son escadre ne se refuserait pas deux fois de suite à l'exécution de ses signaux », une allusion à la bataille de Groix<sup>55</sup>.

Le commandement attribué à Brueys s'inscrit dans une continuité car cet amiral était en charge des opérations dans la Méditerranée en 1797. Stationné à Corfou à l'automne, il était censé se rendre directement à Brest selon le plan de débarquement en Angleterre, mais parvient finalement à Toulon le 2 avril, du fait du manque de vivres<sup>56</sup>. De même les quatre vaisseaux devant être armés directement dans l'arsenal de la Méditerranée pour être envoyés à Brest sont finalement conservés pour couvrir les côtes italiennes, lorsque l'assassinat du général Duphot à Rome est connu<sup>57</sup>. La flotte se trouve donc déjà concentrée au moment où l'armement égyptien prend de l'ampleur. Du fait de l'importance des effectifs concernés, celui-ci se fait néanmoins à partir de plusieurs ports, notamment concernant les transports : Toulon, bien sûr, mais aussi Marseille, Gênes et Civitavecchia<sup>58</sup>. Le rendez-vous doit avoir lieu en Corse : comme le souligne Michèle Battesti, cette manière de procéder suppose une maîtrise complète de la mer côté français, chaque convoi étant vulnérable individuellement<sup>59</sup>. L'absence des Britanniques est donc considérée comme acquise par Bonaparte.

---

<sup>53</sup> *Ibid.*, p. 30.

<sup>54</sup> *Ibid.*, p. 70-71.

<sup>55</sup> « Bonaparte, général en chef de l'armée d'Italie, au Directoire exécutif », 20 brumaire an VI (10 novembre 1797). RLMC, tome 8, p. 74-75.

<sup>56</sup> SHD-MV, BB4 114 f°228, « Arrêté du Directoire exécutif », sans date. Michèle BATTISTI, *La bataille d'Aboukir, 1798 : Nelson contrarie la stratégie de Bonaparte*, op. cit., p. 15.

<sup>57</sup> Michèle BATTISTI, *La bataille d'Aboukir, 1798 : Nelson contrarie la stratégie de Bonaparte*, op. cit., p. 15-16.

<sup>58</sup> *Ibid.*, p. 2.

<sup>59</sup> *Ibid.*, p. 3.

Mais le 18 mai, l'escadre de Nelson est signalée à Toulon par un navire marchand, qui affirme qu'elle se trouve au large de Minorque<sup>60</sup>. Bonaparte, s'il envoie des unités légères pour vérifier la rumeur, refuse d'y porter crédit dans un premier temps et maintient le départ prévu pour le lendemain<sup>61</sup>. Dès que cette décision est prise par le général en chef, la campagne navale de 1798 dans la Méditerranée bascule dans une forme d'irrationnel stratégique, mêlée à une chance insolente côté français ; une situation qui se prolonge durant de longues semaines.

Même si l'annonce de la présence de Nelson arrive très tard pour cela, il est frappant que ni Bonaparte ni surtout les historiens arrivés après lui n'aient évoqué une autre possibilité stratégique : envoyer la flotte de guerre seule combattre l'escadre britannique pour acquérir la maîtrise de la mer, avant de reprendre l'expédition : la présence du très puissant *L'Orient* dans l'effectif français rendait un succès envisageable<sup>62</sup>. Ce prudent séquençage de l'action maritime par l'acquisition de la maîtrise de la mer puis son emploi stratégique avait été retenu par Letourneur pour l'expédition de reprise de la Corse en 1795<sup>63</sup>. Néanmoins, le refus de la bataille a infusé trop fortement depuis cette date pour que cette idée soit envisagée ; de plus les délais impliqués auraient pu entraîner une annulation de l'expédition. Il convient en tout cas de souligner que la réalisation d'une expédition aussi importante avec une force équivalente à la mer revient à une course au désastre de la part de Bonaparte, que seule sa bonne étoile parvient à repousser quelque temps.

Celle-ci se manifeste rapidement, car deux jours après le départ de la flotte française de Toulon le 19 mai, les navires de ligne de Nelson sont frappés par une violente tempête ; le vaisseau amiral *Vanguard* perd tous ses mâts<sup>64</sup>. L'escadre doit se réparer et ne parvient pas à retrouver ses frégates envoyées en éclaireur, qui manquent à Nelson pour le reste de la campagne. De son côté, l'armada française a pu profiter de ce répit (dont elle n'a pas conscience) pour se rassembler, et se diriger vers Malte<sup>65</sup>. La prise de l'île aux mains de l'ordre des Hospitaliers, sans difficultés majeures, constitue le succès le plus important de toute l'expédition d'Égypte, car l'île a une grande valeur stratégique par son port et ses fortifications, et bien sûr sa position centrale dans la Méditerranée<sup>66</sup>. Les Français s'emparent au passage de deux 64 canons, en mauvais état. Là non plus, l'idée d'une

---

<sup>60</sup> *Ibid.*, p. 33.

<sup>61</sup> *Ibid.*

<sup>62</sup> Et ce, dans l'hypothèse d'une jonction rapide entre les renforts de Troubridge et les vaisseaux de Nelson. En effet, ce dernier est aperçu alors qu'il n'a encore que trois vaisseaux sous ses ordres : il aurait été alors encore plus facile de le repousser (Nicholas A. M. RODGER, *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815*, op. cit., p. 458-459).

<sup>63</sup> Voir *supra* chapitre six, 3.

<sup>64</sup> Nicholas A. M. RODGER, *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815*, op. cit. p. 458-459.

<sup>65</sup> Michèle BATTESTI, *La bataille d'Aboukir, 1798 : Nelson contrarie la stratégie de Bonaparte*, op. cit., p. 38-40.

<sup>66</sup> *Ibid.*, p. 40-42.

pause prolongée dans l'île, le temps d'évaluer l'attitude à tenir face à Nelson (dont la présence a entre-temps été confirmée au général en chef) ne semble pas avoir été envisagée par Bonaparte. L'expédition repart donc vers Alexandrie à peine plus d'une semaine après son arrivée à Malte, avec Nelson sur ses talons<sup>67</sup>. Malgré l'absence de navires légers qui se fait cruellement sentir pour l'amiral anglais, l'absence de découverte des nombreux navires français dispersés sur une grande distance, dans des mers relativement étroites, relève d'une chance remarquable pour les Français. Un combat avec des navires encombrés de matériel et de soldats aurait été catastrophique avec une quasi-certitude, entraînant la perte non seulement des navires mais de l'expédition dans son ensemble.

Les circonstances de la chasse infructueuse de Nelson, qui s'avère en réalité trop rapide et parvient à Alexandrie avant Bonaparte, sont bien connues<sup>68</sup>. L'expédition française arrive à son tour devant ce port le 30 juin, et le trouve libre<sup>69</sup>. Malgré les conseils de prudence de Brueys, Bonaparte décide de faire débarquer immédiatement les troupes sur les plages environnantes, par crainte notamment d'être surpris dans cette position difficile par Nelson. Malgré la perte de 19 hommes par noyade, la décision apparaît justifiée et a peut-être nourri chez le général en chef l'image de marins trop timorés<sup>70</sup>. L'armée peut s'emparer d'Alexandrie, ouvrant en théorie le port à la flotte, puis entamer sa route vers Le Caire. Pendant le reste de la campagne d'Égypte, Alexandrie fait alors figure d'interface avec l'Europe, d'un côté, et sert aussi comme base arrière des troupes de l'autre, ce qui lui donne une grande importance<sup>71</sup>.

La marine a-t-elle rempli son rôle au moment où le dernier soldat quitte les navires de guerre ? En réalité, l'ambiguïté stratégique de l'expédition sur le plan maritime se révèle à cet instant dans son entièreté. S'il ne s'agissait que de convoier l'armée sans envisager de combat, à l'image de l'expédition d'Irlande, il était urgent pour la flotte de quitter les lieux le plus vite possible. Vence, habitué au jeu du chat et de la souris avec les escadres britanniques dans l'Atlantique, s'exprime ainsi en septembre de la même année : « J'aurai pensé qu'il [Brueys] n'aurait pas resté vingt-quatre heures après le débarquement fait<sup>72</sup>. » Selon Talleyrand, la flotte devait se rendre à Corfou après la mise à terre des troupes<sup>73</sup>. Une autre option était de faire rentrer

---

<sup>67</sup> *Ibid.*, p. 44.

<sup>68</sup> Nicholas A. M. RODGER, *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815*, op. cit., p. 459.

<sup>69</sup> Michèle BATTESTI, *La bataille d'Aboukir, 1798 : Nelson contrarie la stratégie de Bonaparte*, op. cit., p. 55.

<sup>70</sup> *Ibid.*, p. 57.

<sup>71</sup> Walter BRUYÈRE-OSTELLS, Benoît POUGET, « Le port d'Alexandrie, pivot stratégique de la campagne d'Égypte (1798-1801) », *Revue Historique des Armées*, vol. 282, n° 1, 2016, p. 79-91.

<sup>72</sup> SHD-MV, BB4 124 f°240, lettre de Vence au Ministre de la Marine, 25 fructidor an VI (11 septembre 1798). Pour les opérations précédentes de Vence, voir chapitre six, 3 et chapitre huit, 2.

<sup>73</sup> Michèle BATTESTI, *La bataille d'Aboukir, 1798 : Nelson contrarie la stratégie de Bonaparte*, op. cit., p. 66.

l'armée navale dans le port d'Alexandrie, où elle serait à l'abri. Mais elle risquait alors d'être bloquée sur place et de ne plus pouvoir agir. Bonaparte semble avoir donné des ordres plus ou moins clairs pour cette entrée dans le port, probablement dans la perspective d'un retour rapide en France pour lui et une partie de ses troupes, soit une vision stratégique assez étroite<sup>74</sup>. Mais l'opération s'avère impossible : aucune des passes du port-vieux d'Alexandrie ne semble praticable par un lourd vaisseau de ligne, ce qui laisse la flotte dans une situation difficile : elle mouille finalement en baie d'Aboukir<sup>75</sup>.

Une troisième option, toujours la même, n'est pas envisagée par les officiers français, pas plus que par les historiens de l'expédition : profiter de la liberté retrouvée de la flotte pour attaquer et vaincre Nelson. L'imprégnation de la stratégie indirecte sur ces deux groupes se mesure à cette aune. Pourtant, il s'agit là du seul moyen de préserver les communications avec la France ; avec la flotte de la Méditerranée dans le port d'Alexandrie ou à Corfou, l'armée d'Orient était probablement tout aussi condamnée qu'après Aboukir. D'ailleurs, Brueys souhaitait combattre les Britanniques à la voile s'ils s'approchaient pour livrer bataille : à ce titre, aller jusqu'au bout du raisonnement et prendre l'initiative du combat semble logique<sup>76</sup>. Si la flotte n'est pas qu'une flotte de transport, cette solution du combat apparaît cohérente : mais les officiers de marine pensent leur flotte inférieure, avec trop d'éléments ajoutés au dernier moment pour une fonction, justement, de transport : l'ambiguïté stratégique joue à plein<sup>77</sup>. Quoi qu'il en soit, le non-choix de conserver la flotte dans la baie apparaît rapidement particulièrement catastrophique. En effet, le mouillage se fait trop loin de la côte elle-même, rendant possible l'attaque de la ligne française sur les deux bords. Une véritable torpeur semble s'être emparée de la flotte : « Nous sommes ici sous le vent du fatalisme, et son souffle ébranle un peu mes principes », écrit ainsi le commissaire de la Marine Jaubert le 9 juillet<sup>78</sup>. Clairement, la stricte subordination de la marine à Bonaparte (qui s'en désintéresse pourtant largement une fois à terre), a entraîné une forme de déresponsabilisation sur la flotte. Pour ne rien arranger, les équipages des vaisseaux ont été cannibalisés pour constituer une flottille du Nil ; la désertion s'accroît elle aussi<sup>79</sup>.

Cette situation où les vaisseaux de Brueys, livrés à eux-mêmes, végètent durant près d'un mois prend fin brutalement le 1<sup>er</sup> août 1798, lorsque la flotte britannique est signalée au large<sup>80</sup>. À

---

<sup>74</sup> *Ibid.*, p. 66-67.

<sup>75</sup> *Ibid.*, p. 69-73. Selon Michèle Battesti, l'entrée de la flotte était en réalité éventuellement possible mais la question se trouve instrumentalisée par Brueys qui refuse de s'enfermer dans le port.

<sup>76</sup> *Ibid.*, p. 74-75.

<sup>77</sup> *Ibid.*, p. 90-91.

<sup>78</sup> Edouard-Thomas SIMON (éd.), *Correspondance de l'armée française en Égypte, interceptée par l'escadre de Nelson, publiée à Londres*, Paris, Garnery, 1799, p. 46-47.

<sup>79</sup> Jacques-Olivier BOUDON, *La campagne d'Égypte*, Paris, Belin, 2018, p. 60.

<sup>80</sup> Michèle BATTESTI, *La bataille d'Aboukir, 1798 : Nelson contrarie la stratégie de Bonaparte*, op. cit., p. 93.

ce moment, tous les éléments d'un « désastre annoncé » pour reprendre l'expression de Michèle Battesti, sont en place<sup>81</sup>. Les aspects tactiques de l'attaque de la flotte de Nelson, qui a lieu immédiatement, méthodiquement, avec les navires français attaqués un par un sur les deux bords par des navires britanniques qui mouillent pour le temps de chaque combat à très courte portée, sont en réalité secondaires et n'expliquent que l'ampleur de la défaite. L'échec en lui-même était consommé à partir du moment où l'emploi de la flotte de la Méditerranée s'effectue sans cadre stratégique clair, aboutissant à une paralysie de la flotte. Les défauts généraux de la flotte française apparaissent clairement à l'occasion de la bataille : en particulier, l'emploi de nombreuses caronades du côté britannique s'avère dévastateur dans ce combat à faible distance, alors que les Français n'ont que leurs obusiers de vaisseau peu performants pour répondre à ce type d'armement<sup>82</sup>.

L'explosion du navire amiral français *L'Orient* dans le combat (entraînant la mort de Brueys), scelle symboliquement, pour la plupart des ouvrages, l'irruption d'une nouvelle forme de bataille décisive. La défaite française dans ce qui est désigné comme la bataille du Nil en anglais et celle d'Aboukir en français, trancherait particulièrement avec les combats précédents par la destruction complète de l'adversaire. De fait, la flotte française est anéantie : 11 vaisseaux sur 13 sont perdus<sup>83</sup>. Néanmoins, sur le plan stratégique et diplomatique, la portée de l'affrontement est discutable. Il est très excessif de retirer tout impact réel à la bataille comme le propose un article délibérément provocateur d'Edward Ingram<sup>84</sup>. Néanmoins, un constat essentiel sur le plan stratégique est la continuité : incapable de contester la maîtrise de la mer après la bataille, la flotte française l'était en réalité tout autant avant ; l'affrontement ne change donc que le degré de domination navale britannique, pas sa nature. De 54 navires de ligne avant l'expédition d'Égypte, la ligne de bataille française se trouve réduite à 44 vaisseaux, dont près d'une dizaine sont des 64 vénitiens et maltais bien plus faibles que les 74 perdus ; sans même évoquer *L'Orient*, d'une très grande valeur<sup>85</sup>. Mais même avant l'affrontement, du fait aussi des difficultés espagnoles et bataves, la flotte française ne pouvait contester la maîtrise de la mer aux cents vaisseaux armés par la Grande-Bretagne, sans compter les coques en réserve. De fait, sans bataille, la flotte française se serait très probablement retrouvée bloquée dans sa conquête, tout comme l'armée, dont la logistique et le courrier ont commencé à être interceptés avant même Aboukir<sup>86</sup>.

---

<sup>81</sup> *Ibid.*, chapitre 3, « La chronique d'un désastre annoncé », p. 63-92.

<sup>82</sup> *Ibid.*, p. 101-102.

<sup>83</sup> *Ibid.*, p. 115.

<sup>84</sup> Edward INGRAM, « Illusions of Victory: The Nile, Copenhagen, and Trafalgar Revisited », *Military Affairs*, vol. 48, n° 3, 1984, p. 140-143.

<sup>85</sup> Voir Annexe n° 1.9.

<sup>86</sup> Le courrier intercepté et publié à Londres en témoigne (Edouard-Thomas SIMON (éd.), *Correspondance de l'armée française en Égypte, interceptée par l'escadre de Nelson, publiée à Londres, op. cit.*).

En somme, une analyse dépassionnée de la bataille tend à montrer que le gain principal de la bataille côté britannique est la liberté d'action acquise par la *Royal Navy*, qui n'est plus préoccupée par la flotte française détruite. Mais la guerre n'est évidemment pas qu'une froide analyse du rapport de force, et une bonne partie des conséquences de l'affrontement tiennent à son impact symbolique. En France, les efforts consentis pour réconcilier le pays avec sa marine apparaissent vains face à l'ampleur du désastre ; en Grande-Bretagne, l'idée d'une invincibilité de la marine britannique commence à apparaître, et les réjouissances publiques s'enchaînent dans une véritable « avalanche de célébrations<sup>87</sup> ». Sur le plan diplomatique, la spectaculaire défaite est généralement présentée comme essentielle dans la constitution de la « deuxième coalition », mais là aussi, il est difficile de faire la part de ce qui relève de la seule bataille d'Aboukir : une entrée en guerre de l'Autriche notamment était envisagée dès le début de la campagne ; quant à la Russie, elle n'a jamais cessé d'être en conflit avec la France, comme l'escadre de la mer du Nord en témoigne. S'il est vrai que cette puissance s'engage de manière nettement plus approfondie dans l'affrontement à cette occasion, il importe en tout cas de ne pas oublier que la reprise du conflit terrestre a des causes profondes qui vont au-delà de la défaite navale<sup>88</sup>. Reste que la quasi-totalité des puissances riveraines de la Méditerranée, notamment orientale, ne tardent pas à entrer en guerre avec la France : Russie donc, mais aussi Empire ottoman (pourtant son rival traditionnel) et royaume de Naples.

Le succès britannique ne connaît qu'une zone d'ombre mineure : le vieux vaisseau *Leander*, de 50 canons, envoyé par Nelson annoncer le triomphe en Angleterre, est capturé par le 74 canons français *Généreux*, rescapé de la bataille, le 18 août<sup>89</sup>. De ce fait, diverses rumeurs contradictoires circulent pendant des semaines en Europe, avant la confirmation définitive de la défaite française. En conséquence, la planification des opérations concernant l'Irlande, durant l'été 1798, se fait pour l'essentiel sans que le destin de la flotte de la Méditerranée ne soit connu.

## 2. De l'Irlande aux États-Unis, l'agonie du rêve de République atlantique

Pendant que le Directoire exécutif et Bonaparte font feu de tout bois afin de mener à bien leurs rêves d'Empire dans la Méditerranée, la situation politique dans l'Atlantique s'est modifiée

---

<sup>87</sup> « *celebratory avalanche* » (Timothy JENKS, *Naval engagements: patriotism, cultural politics, and the Royal Navy, 1793-1815*, op. cit., p. 129). Un chapitre entier de l'ouvrage est consacré par l'auteur aux célébrations postérieures à Aboukir : *Ibid.*, « 3. Naval Triumph and the Public Sphere », p. 124-182.

<sup>88</sup> Piers MACKESY, « 4 Coalition or Alliance? » dans *Statesmen at War: The Strategy of Overthrow, 1798-1799*, op. cit., p. 43-53.

<sup>89</sup> William JAMES, *The Naval History of Great Britain, volume 2*, op. cit., p. 336-340.

considérablement. En mai et juin 1798, l'Irlande est secouée par une vaste et complexe révolte, soudée contre la Grande-Bretagne mais où les premières divergences entre insurgés protestants et catholiques commencent à apparaître<sup>90</sup>. Avec un certain retard, la France républicaine se décide à envoyer des secours aux insurgés, mais les moyens navals et militaires sont chichement comptés du fait de la priorité méditerranéenne, et les différentes opérations n'enregistrent pas de succès majeurs. Néanmoins, les réalisations et les projets s'étendent sur des mois, et il est difficile de donner une date définitive à l'abandon de la volonté de « révolutionner » l'Irlande. En ce qui concerne les États-Unis, la dégradation des relations s'accélère encore en 1798, alors que le traité d'alliance signé 20 ans plus tôt est encore théoriquement applicable. Mais là aussi, la crise traîne en longueur, sans jamais dépasser le seuil des hostilités ouvertes ; notamment parce qu'en France, des voix de plus en plus puissantes se font entendre pour l'apaisement. Néanmoins, il est évident à l'issue de la campagne navale de 1798 qu'une solidarité des Républiques atlantiques apparaît plus éloignée que jamais.

### *Les ambiguïtés de « l'année des Français » en Irlande*

Les débarquements et tentatives de débarquements en Irlande en 1798 font partie des campagnes navales et militaires de la période révolutionnaire qui conservent un certain enjeu mémoriel, en particulier sur l'île, où cette période est désignée comme « l'année des Français<sup>91</sup> ». En réalité, très peu de moyens militaires parviennent en Irlande à cette occasion, avec seulement mille hommes du général Humbert débarqués en août, les autres expéditions (notamment celle comprenant Wolfe Tone) étant interceptées ou annulées. Paradoxalement, la faible implication française a peut-être facilité une lecture mémorielle à sens unique, célébrant l'intervention, car le caractère mineur de l'aide apportée a évité que se posent des questions difficiles sur les relations entre les Français et une République d'Irlande pérenne, probablement marquée par une forme de subordination à la « Grande Nation ». Il en va de même pour Wolfe Tone, mort en martyr suite à

---

<sup>90</sup> Concernant la rébellion de 1798 en Irlande, caractérisée aussi par la grande violence de sa répression, les travaux de Thomas BARTLETT font toujours autorité : voir notamment pour les aspects politiques « Protestant nationalism in eighteenth-century Ireland » dans Michael O'DEA et Kevin WHELAN, *Nations and nationalisms: France, Britain, Ireland and the eighteenth-century context*, Oxford, Voltaire Foundation, 1995, p. 79-88. Les travaux de Marianne ELLIOTT sont aussi essentiels : en plus de ses publications concernant Wolfe Tone, voir aussi « The Defenders in Ulster », dans David DICKSON, Dáire KEOGH, Kevin WHELAN (eds), *The United Irishmen: Republicanism, Radicalism and Rebellion*, Dublin, Lilliput Press, 1993, p. 222-233. Pour une étude plus récente des aspects militaires terrestres de la rébellion, qui s'appuie largement sur les apports de l'archéologie, voir Ronan O'FLAHERTY, Jacqui HYNES (eds), *Vinegar Hill: The Last Stand of the Wexford Rebels of 1798*, Dublin, Four Courts Press, 2021, 352 p.

<sup>91</sup> L'appellation provient originellement d'un roman historique de Thomas FLANAGAN, *The Year of the French*, London, Arrow Books, 1989, 642 p.



sa capture sur un vaisseau français sans avoir eu à s'exprimer sur les divisions religieuses de plus en plus prégnantes en Irlande<sup>92</sup>.

En réalité, les moyens navals et militaires consacrés à l'aide aux insurgés irlandais sont faibles, en proportion de ceux engagés en 1796 et surtout de ceux projetés en Égypte au même moment. La faute n'en revient pas entièrement au Directoire exécutif ; dans leur premier appel à l'aide formel, daté du 16 juin, les membres des Irlandais-Unis en France affirment qu'« un détachement de 1000 hommes et 5000 fusils, débarqués au nord ou au Nord-Ouest de l'Irlande, en assureraient la liberté [de l'Irlande]. [...] En demandant des forces si peu considérables, on peut voir (aujourd'hui que l'épée doit en décider) avec quelle certitude nous comptons que l'Irlande finira par s'affranchir<sup>93</sup> ». Les Irlandais-Unis s'inscrivent donc dans la lignée des groupes surestimant leur soutien populaire pour demander de l'aide, tout comme les royalistes français dans les années précédentes ou les orangistes néerlandais l'année suivante. De fait, ils sont pris au mot par le Directoire exécutif qui ordonne l'envoi de 1 000 hommes dans le nord de l'Irlande depuis Rochefort, sur trois frégates commandées par Savary ; un effectif en réalité bien insuffisant face aux moyens déployés par la Grande-Bretagne sur l'île<sup>94</sup>. Mais comme l'écrit Bruix au général Joubert stationné en République batave, « l'explosion étant faite en Irlande, il s'agit aujourd'hui bien moins de la masse que de la promptitude du secours<sup>95</sup> ». Les frégates de Rochefort s'inscrivent dans une série d'envois dont les plus importants doivent partir de Brest.

Sur le plan politique, le plaidoyer des Irlandais-Unis, en insistant sur l'aspiration à la liberté, mélange au registre national une volonté d'émancipation qui l'inscrit dans le réseau des révolutions atlantiques. De fait, la situation apparaît à plusieurs observateurs français comme une continuité avec la révolution américaine de 1776 ; ainsi, la proposition d'intervention en Irlande du capitaine Lachaise, datée d'ailleurs du 4 juillet 1798, analyse en ces termes la situation :

Les nouvelles directes et indirectes d'Irlande ne permett[e]nt plus de douter que l'insurrection a pris le caractère d'une révolution, qui obtiendra le succès de celle des états unis de l'amérique, avec la centième partie des secours en hommes, argent et munitions de guerre accordés à cette dernière et ingrate puissance<sup>96</sup>.

En somme, il ne s'agirait que d'une étape de plus dans une succession de révolutions atlantiques. Sur le plan stratégique, la continuité est aussi complète puisqu'il s'agit de mener une guerre par procuration, susceptible d'éroder les capacités militaires britanniques et de susciter un

---

<sup>92</sup> Marianne ELLIOTT, *Wolfe Tone, op. cit.*, p. 395-402.

<sup>93</sup> SHD-MV, BB4 122 f°302, lettre des Irlandais-Unis en France au Directoire exécutif, 28 prairial an VI (16 juin 1798).

<sup>94</sup> SHD-MV, BB4 123 f°07, « Instructions pour le citoyen Savary... », 12 thermidor an VI (30 juillet 1798).

<sup>95</sup> Edouard DESBRIÈRE, *1793-1805 : projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques, volume 2, op. cit.*, p. 51. Le propos de la lettre est de demander la participation de la République batave à l'action en cours, mais les efforts néerlandais en ce sens restent sans effet.

<sup>96</sup> SHD-MV, BB4 123 f°254, lettre de Lachaise au Ministre de la Marine, 15 messidor an VI (4 juillet 1798).

désir de paix. C'est à cette philosophie stratégique de l'attrition de la volonté ennemie que se rallie le Directoire exécutif, expliquant dans une note secrète à Bruix, datée du 1<sup>er</sup> août, que « si l'on parvenait à organiser une armée en Irlande, la crainte, la défiance et le mécontentement gagneraient bientôt jusque dans Londres, et le discrédit des papiers de banque enlèverait au gouvernement l'unique moyen qu'il ait de continuer la guerre<sup>97</sup> ». La préparation des diverses expéditions pour l'Irlande se poursuit donc, notamment à Brest.

La question des moyens et de la possibilité même de sortir se pose néanmoins immédiatement dans ce port. Dès le 16 juin, Kilmaine, général en chef par intérim de l'armée d'Angleterre, avait souligné auprès de Wolfe Tone le manque de moyens dont dispose Bruix dans l'Atlantique, ce qui n'est pas étonnant au vu de la priorité méditerranéenne du moment<sup>98</sup>. À Brest, l'ordre de préparer une expédition relativement importante vient donc secouer une forme de torpeur à l'échelle opérationnelle. En plus de protéger sans grande efficacité les convois, et de déplorer la perte de l'*Hercule*, la flotte de Brest au début de l'été 1798 n'a fait que se préparer à une mission de bombardement de Falmouth à l'aide de projectiles incendiaires, vite annulée suite à l'abordage à l'entraînement de deux frégates impliquées dans l'expédition<sup>99</sup>. Par ailleurs, l'escadre de Bertheaume est relancée une année de plus, pour faire face aux éclaireurs de la flotte britannique dans l'Iroise. Elle est commandée par Maïstral et composée notamment des vaisseaux *Mont-Blanc* et *Wattignies*<sup>100</sup>. Les consignes sont encore plus prudentes que l'année précédente : « Le citoyen maïstral ne perdra pas de vue, que l'objet principal, et même l'unique objet de sa mission, est de protéger les bâtiments français ou amis, de les escorter jusqu'à Brest et d'y rentrer avec eux, ne devant nullement s'amuser à chasser aucun bâtiment, à moins qu'il ne soit assuré de s'en emparer sans compromettre aucun de ceux qui sont sous ses ordres<sup>101</sup>. » Au vu de ces missions secondaires, la préparation d'une expédition de quelque ampleur pour l'Irlande apparaît donc comme le projet principal de l'été.

Dès le 19 juin, l'armement de quatre frégates pour l'Irlande, chargées de troupes, est ordonné à Brest<sup>102</sup>. Ces frégates deviennent par la suite le noyau d'une force plus imposante, elle-même divisée en théorie entre une avant-garde (dont les troupes sont commandées par le général Hardy) et un corps principal, mais seule la première quitte finalement Brest<sup>103</sup>. L'effort reste

---

<sup>97</sup> SHD-MV, BB4 122 f°304, « Note secrète » de Merlin au Ministre de la Marine, 14 thermidor an VI (1<sup>er</sup> août 1798).

<sup>98</sup> William Theobald Wolfe TONE, *Memoirs of Theobald Wolfe Tone*, Vol. 2, op. cit., p. 315-316. Entrée du 16 juin 1798.

<sup>99</sup> SHD-MV, BB4 119 f°153, « Instructions pour le citoyen Segond », 27 prairial an VI (15 juin 1798).

<sup>100</sup> *Ibid.*, f°96, lettre de Terrasson au Ministre de la Marine, 1<sup>er</sup> fructidor an VI (18 août 1798). *Ibid.*, f°156, lettre de Bruix à Morard de Galles, 16 messidor an VI (4 juillet 1798).

<sup>101</sup> *Ibid.*, f°141, « Instructions pour le citoyen Maïstral... », 14 germinal an VI (3 avril 1798).

<sup>102</sup> *Ibid.*, f°94, lettre de Terrasson au Ministre de la Marine, 9 messidor an VI (27 juin 1798).

<sup>103</sup> AN, AF III 534 doss. 3525, arrêté du Directoire exécutif du 7 thermidor an VI (25 juillet 1798).

modeste puisque l'ordre suivant du Directoire exécutif ordonne d'armer cinq frégates et un vaisseau, alors que le port en compte une vingtaine<sup>104</sup>. Le navire de ligne retenu devait être le *Zélé*, très probablement du fait de ses qualités de vitesse, illustrées à plusieurs reprises depuis le début du conflit. À l'inverse de l'expédition d'Égypte, ce choix inscrit l'expédition dans une philosophie indirecte très claire : il s'agit d'échapper à l'interception et de débarquer les troupes, sans envisager un instant la bataille. C'est finalement le *Hoche* (anciennement nommé *Barra*) qui est sélectionné, sur le même critère de la vitesse ; son commandant, Bompard, est placé à la tête des forces navales dans leur ensemble<sup>105</sup>. Puisque le combat n'est pas envisagé, la quantité de marins embarqués est réduite autant que possible, au profit d'un plus grand nombre de soldats ; Bruix décrit en ces termes la marche à suivre : « Il est probable que le grand nombre de passagers ne vous permettra pas de porter les équipages au compte. Mais vous le réduirez dans une proportion telle qu'il y ait un nombre suffisant de marins de choix pour les manœuvres hautes ; et la troupe ~~suppléera~~ sera employée pendant la traversée aux manœuvres basses<sup>106</sup>. » Évidemment, la réduction du nombre de marins est susceptible d'entraîner une baisse considérable de l'efficacité manœuvrière du vaisseau.

Selon Edouard Desbrière, le ministre de la guerre et l'armée en général font preuve de beaucoup de mauvaise volonté dans l'envoi des troupes à Brest, en sélectionnant notamment des unités éloignées du point d'embarquement<sup>107</sup>. Cette réticence est peut-être liée au fait qu'à l'inverse de l'expédition d'Égypte, le commandement de ces opérations combinées a été confié explicitement à la marine seule : « Le Ministre de la marine est chargé exclusivement de toutes les mesures relatives à l'expédition qui se prépare à Brest. Le Ministre de la guerre déférera sans retard à toutes les demandes qui lui seront faites sur cet objet par le Ministre de la marine<sup>108</sup>. » L'insistance du Directoire sur l'unité de commandement semble donc avoir été importante, mais cela n'empêche pas une forme de mauvaise volonté de la part de l'armée.

La première division à partir est celle de Savary, principalement car les ennemis sont absents devant le pertuis d'Antioche. Les trois frégates sous ses ordres devant Rochefort (*Concorde*, *Franchise*, *Médée*), quittent l'île d'Aix le 4 août pour rejoindre La Rochelle<sup>109</sup>. Le 5, elle embarque les troupes du général Humbert, qui se distingue par son activité et sa volonté de

<sup>104</sup> SHD-MV, BB4 122 f°11, lettre de Bruix au commandant des armes et à l'ordonnateur de la Marine à Brest, 13 messidor an VI (1<sup>er</sup> juillet 1798).

<sup>105</sup> *Ibid.*, f°11-12.

<sup>106</sup> *Ibid.* La biffure est de l'auteur.

<sup>107</sup> Edouard DESBRIÈRE, 1793-1805 : *projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques, volume 2, op. cit.*, p. 57-58.

<sup>108</sup> AN, AF III 534 doss. 3525, arrêté du Directoire exécutif du 7 thermidor an VI (25 juillet 1798).

<sup>109</sup> SHD-MV, BB4 123 f°37, « Journal de la frégate la *Concorde* », entrée du 15 messidor an VI (4 août 1798).

coopérer avec la marine<sup>110</sup>. Savary se dirige le lendemain vers le large, et entame son trajet conformément aux instructions qui lui ont été transmises par le ministre. Celles-ci sont en effet très précises ; il s'agit d'être le plus discret possible, afin d'éviter un affrontement à tout prix : « Dans la traversée il aura soin que sa division occupe le moins d'espace possible, que les feux soient éteints immédiatement après le souper de l'équipage. Il ne visitera aucun bâtiment, ne fera aucune prise, et évitera tout combat même contre des forces égales ou inférieures<sup>111</sup>. » Mais il y a plus ; la trajectoire à suivre est aussi précisée en détail :

Il passera dans le sud de Rochebonne ; de là, il courra à l'O. 1/4 N.-O. 60 lieues, il fera ensuite 70 lieues au N.-O. 1/4 O., après quoi 50 lieues au N.-O., et enfin 75 lieues au N., de manière à se trouver par 54°10' de latitude N. et 16° de longitude occidentale du méridien de Paris. Ce point le met à 40 lieues E. [...] de l'île Mullet de la côte d'Irlande<sup>112</sup>.

En somme, il s'agit de réaliser une trajectoire courbe, d'abord orientée vers l'ouest puis de plus en plus au nord, afin d'éviter toute station ennemie. Savary va au-delà de ces ordres, car il entame son trajet par une trajectoire orientée nettement plus au sud que prévu, agrandissant considérablement l'arc de cercle projeté :

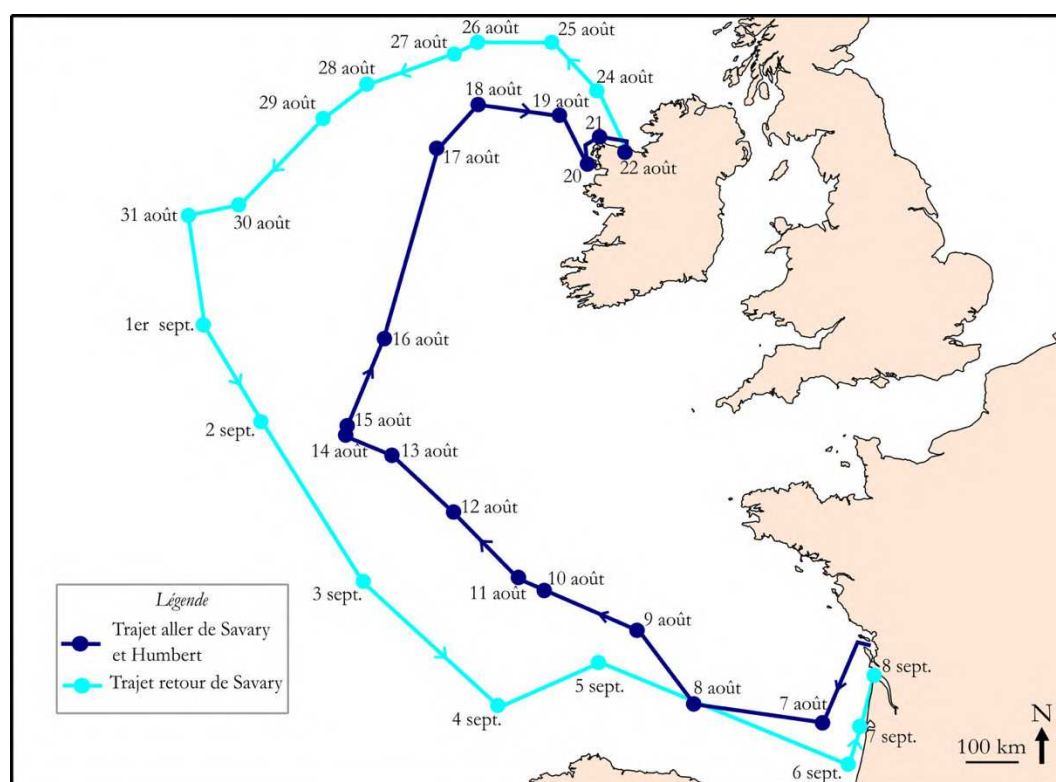


Schéma n°12 : Trajet aller et retour des frégates de Savary en 1798<sup>113</sup>

<sup>110</sup> *Ibid.*, f°38, entrée du 16 messidor an VI (5 août 1798). Edouard DESBRIÈRE, 1793-1805 : *projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques*, volume 2, *op. cit.*, p. 79.

<sup>111</sup> *Ibid.*, f°13, « Instructions pour le citoyen Savary... », 12 thermidor an VI (30 juillet 1798).

<sup>112</sup> *Ibid.*, f°08.

<sup>113</sup> *Ibid.*, f°38 à 78, « Journal de la frégate la *Concorde* », entrée du 17 messidor an VI (6 août 1798) au 22 au 23 fructidor an VI (8 au 9 septembre 1798).

Cette approche, qui favorise le contournement complet des zones de force ennemies vis-à-vis de la rapidité d'exécution, est couronnée de succès puisque les hommes de Humbert sont débarqués sans difficulté dans la baie de Killala le 22 août 1798, sans que la division n'ait été entravée par une quelconque action ennemie<sup>114</sup>. Il est permis de se demander si cette approche, appliquée à l'expédition de 1796, n'aurait pas été couronnée du même succès, le seul d'ailleurs de toute la période concernant la mise à terre de troupes en Irlande. Savary s'octroie même le luxe de rester une journée à l'ancre, ce qui lui permet d'annoncer en France le premier succès partiel d'Humbert à Killala et de ramener 12 prisonniers<sup>115</sup>. Savary réalise en effet son retour sans plus de difficultés qu'à l'aller, et mouille à Royan le 8 septembre<sup>116</sup>.

Il n'est pas utile ici de revenir sur l'action bien connue de la troupe d'Humbert à terre, qui a suscité une littérature complètement disproportionnée vis-à-vis de son impact militaire réel, et de la considération pour les opérations maritimes qui en ont constitué la genèse<sup>117</sup>. Quels qu'en aient été les péripéties et les succès ponctuels, l'échec final était évident du fait de la disproportion des forces en jeu. De plus, malgré le choix de la « promptitude » plutôt que de la « masse », les Français arrivent tout de même bien trop tard, la rébellion spontanée étant réprimée dans le sang depuis plusieurs mois. La tentative d'envoyer des renforts plus conséquents à partir de Brest connaît, elle, des difficultés considérables, jusqu'à l'échec final. Bien qu'Humbert et Savary aient eu certaines difficultés à rassembler le matériel nécessaire à la descente, et surtout les avances de paye pour les équipages et les soldats, ces problèmes se trouvent décuplés en ce qui concerne l'expédition de Brest. Il faut souligner à ce propos que les moyens employés par l'expédition ne constituent qu'une faible portion tant de l'armée d'Angleterre que de la flotte de Brest : il est possible de mesurer à cette aune l'ampleur de la priorité méditerranéenne pour l'année 1798.

La division de Bompard, à Brest, prend donc du retard. Pourtant, dès le 15 juillet, les navires sont prêts pour l'essentiel ; mais la composante terrestre tarde, et surtout, là encore, la paie des marins et des soldats, comme s'en plaint le général Hardy auprès de Bruix le 1<sup>er</sup> août :

Vous me pressez de partir, je le désire autant que tous. Le gouvernement a certainement à cœur que l'expédition réussisse, mais il n'en a pas encore donné les moyens. La Trésorerie nationale ne remplit pas les promesses qu'elle m'a faites avant mon départ de Paris.

---

<sup>114</sup> *Ibid.*, f°26, lettre d'Humbert au commandant des armes à Rochefort, 23 fructidor an VI (9 septembre 1798).

<sup>115</sup> *Ibid.*

<sup>116</sup> *Ibid.*, f°78, « Journal de la frégate la *Concorde* », entrée du 22 au 23 fructidor an VI (8 au 9 septembre 1798).

<sup>117</sup> Jean-Paul BERTAUD, « Forgotten soldiers: the expedition of General Humbert to Ireland in 1798 », dans Hugh GOUGH, David DICKSON (eds.), *Ireland and the French Revolution*, Dublin, Irish Academic Press, 1990, p. 220-228. Xavier MAROTTE, *L'expédition d'Irlande du Général Humbert : 1798*, mémoire de maîtrise sous la direction de Jean-Paul BERTAUD, Paris 1 (IHRF), 1989, 136 p. Benjamin W. KENNEDY, « Too Little, Too Late: The Humbert Invasion of Ireland in 1798 », *Journal of the Georgia Association of Historians*, vol. 15, 1994, p. 131-149.

L'ordonnance de 135,000 francs que le Directoire avait à ma disposition devait me précéder à Brest. Le payeur de la 13<sup>ème</sup> division n'en a pas même reçu avis. La flotte est prête à mettre à la voile, ce qui reste à embarquer peut l'être en une matinée, mais ce qu'on a fait pour l'équipage et pour l'état-major ne suffit pas. Il est indispensable que vous accordiez encore un mois de solde d'avance<sup>118</sup>.

L'autre problème majeur est évidemment la présence des Britanniques. L'expédition de Bompard a toutes les peines à quitter le port de Brest : il s'agit là des prémisses d'un blocus que Saint-Vincent établit de manière quasi hermétique un an et demi plus tard. Ce n'est que le 20 août 1798 que la division est prête à partir, mais Bompard demande la confirmation du ministre au vu de la densité du dispositif de la *Royal Navy* : « D'après les dispositions de l'ennemi, est-il possible de sortir ? Je ne dis pas non, mais, pour le tenter, il faudrait que je fusse déchargé de toute responsabilité et eusse l'ordre formel de braver tout<sup>119</sup>. » Le soir même où il écrit cette lettre, Bompard tente de quitter Brest ; mais à Bertheaume deux de ses frégates s'abordent (*Bellone* et *Fraternité*, cette dernière doit être remplacée par la *Loire*), et l'expédition doit être repoussée<sup>120</sup>. À cette date, il n'est pas difficile d'imaginer les doutes sur l'expédition qui doivent parcourir les troupes impliquées dans l'expédition. Ce point est confirmé par l'attitude de Wolfe Tone, embarqué sur le *Hoche* ; avant même le départ, l'Irlandais tend à considérer l'expédition comme un baroud d'honneur sans guère de chances de réussites<sup>121</sup>. Comme lors de l'interception de l'*Hercule*, l'adversaire se trouve non seulement dans l'Iroise, mais aussi derrière le Raz de Sein<sup>122</sup>.

Finalement, ce n'est que plusieurs semaines plus tard (pendant lesquelles les troupes de Humbert sont faites prisonnières en Irlande) que Bompard peut partir, à l'occasion d'un relâchement de la vigilance britannique. Le commandant des forces navales rend compte le 16 septembre de cette opportunité, tout en témoignant de l'attitude de son équipage, qui laisse planer des doutes en cas de combat :

Je donne l'ordre de mettre sous voiles, on a signalé un seul vaisseau dans le sud de Ouessant. En conséquence, je passerai par le Raz avec le vent de N.-O. [...] Le mécontentement de mon équipage, occasionné parce qu'ils manquent de tout et qu'ils n'ont pas reçu d'avances, a occasionné ce matin une révolte. Plusieurs officiers ont été blessés et pris au collet. J'ai dissipé le cercle à coups de sabre et en ai fait mettre quatre aux fers, qui vont être jugés suivant les lois. Je puis vous assurer que je suis très mal armé et que tous les marins sont rebutés, au point qu'hier, ayant mis à la voile pour prendre le mouillage, je me suis aperçu que mon petit mât de hune était craqué [...] il a fallu pour cette opération vingt et une heures<sup>123</sup>.

---

<sup>118</sup> Edouard DESBRIÈRE, *1793-1805 : projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques, volume 2*, op. cit., p. 139.

<sup>119</sup> SHD-MV, BB4 122 f°85, lettre de Bompard au Ministre de la Marine, 3 fructidor an VI (20 août 1798).

<sup>120</sup> *Ibid.*, f°86., lettre de Bompard au Ministre de la Marine, 4 fructidor an VI (21 août 1798).

<sup>121</sup> Marianne ELLIOTT, *Wolfe Tone*, op. cit., p. 386.

<sup>122</sup> SHD-MV, BB4 122 f°93, lettre de Le Large au Ministre de la Marine, 5 fructidor an VI (22 août 1798).

<sup>123</sup> *Ibid.*, f°104, lettre de Bompard au Ministre de la Marine, 30 fructidor an VI (16 septembre 1798).

Malgré cette grève du zèle, pratique déjà observée au début de la période, la division parvient bel et bien à emprunter le passage du Raz pour quitter Brest, le 18 septembre<sup>124</sup>. Les consignes de Bompard étant similaires à celles de Savary, le commandant entame une boucle, espérant débarquer ses troupes à proximité de celles d'Humbert, au cas où celui-ci serait encore en train de combattre<sup>125</sup>. À la différence de Savary, néanmoins, la division de Bompard fait face à un dispositif naval renforcé par le débarquement précédent. Il est chassé à plusieurs reprises, mais ses navires ne sont rattrapés qu'à l'île de Toraigh, au nord de l'Irlande, le 15 octobre, par une force britannique supérieure ; comprenant trois vaisseaux de ligne et plusieurs frégates<sup>126</sup>. Le *Hoche* combat du mieux qu'il peut, se rendant avec 46 hommes tués et 47 blessés ; comme souvent, William James surestime largement les pertes françaises<sup>127</sup>. La plupart des frégates sont poursuivies et rattrapées elles aussi ; dans le cas de la *Loire*, seulement après une série de plusieurs combats et plusieurs chasses distinctes<sup>128</sup>. L'*Immortalité* parvient aussi à distancer un temps ses poursuivants, ce qui permet d'envisager un débarquement des troupes qu'elles portent. Mais les nouvelles reçues de la capitulation d'Humbert font renoncer au débarquement, quelques jours avant la capture de la frégate<sup>129</sup>. Seules la *Romaine* et la *Sémillante* parviennent à revenir en France, où elles annoncent l'échec<sup>130</sup>. Wolfe Tone, de son côté a été capturé sur le *Hoche* et est exécuté par la suite, à Dublin<sup>131</sup>.

La séquence des tentatives de secours à la rébellion irlandaise n'est néanmoins pas close à cette date. Avant même le départ de Bompard, Savary reçoit l'ordre de retourner en Irlande, toujours dans la perspective de renforcer Humbert<sup>132</sup>. Le saupoudrage des moyens et l'absence de plan concerté démontre à l'envie l'improvisation du Directoire exécutif, elle-même largement liée à la priorité méditerranéenne durant la séquence de 1798 ; Barras prétend d'ailleurs s'être opposé à cette ultime tentative, sans qu'il subsiste d'élément confirmant son refus<sup>133</sup>. L'hypothèse d'une reddition d'Humbert est inscrite dans les ordres de Savary, qui doit dans ce cas rentrer en France : « Dans le cas où vous apprendriez que les républicains ont été forcés de se rendre à des forces

<sup>124</sup> *Ibid.*, f° 105, lettre de Le Large au Ministre de la Marine, 1<sup>er</sup> complémentaire an VI (17 septembre 1798).

<sup>125</sup> *Ibid.*, f° 20-21, « Instructions pour le citoyen Bompar... », 12 thermidor an VI (30 juillet 1798).

<sup>126</sup> Edouard DESBRIÈRE, 1793-1805 : *projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques*, volume 2, *op. cit.*, p. 165-168.

<sup>127</sup> SHD-MV, BB4 122 f° 50, « Procès-Verbal du combat et de la prise du vaisseau de la République française le Hoche... », 21 vendémiaire an VII (15 octobre 1798). William JAMES, *The Naval History of Great Britain*, volume 2, *op. cit.*, p. 132.

<sup>128</sup> SHD-MV, BB4 122 f° 141, procès-verbal de la perte de la frégate *Loire*, 27 vendémiaire an VII (18 octobre 1798).

<sup>129</sup> *Ibid.*, f° 131, « Rapport au Ministre de la Marine [...] sur le combat et la prise de la frégate l'*Immortalité* par une frégate anglaise », 16 vendémiaire an VII (20 octobre 1798).

<sup>130</sup> *Ibid.*, f° 124-125, « Procès-Verbal de la prise de la frégate la Coquille... », 20 vendémiaire an VII (11 octobre 1798).

<sup>131</sup> Marianne ELLIOTT, *Wolfe Tone*, *op. cit.*, p. 395-402.

<sup>132</sup> SHD-MV, BB4 123 f° 17-18, lettre de Bruix à Savary, 27 fructidor an VI (13 septembre 1798).

<sup>133</sup> Georges DURUY (éd.), *Mémoires de Barras, membre du Directoire*, vol. 3, *op. cit.*, p. 278.

supérieures, ou si après avoir épuisé tous les moyens d'avoir des nouvelles, il vous était absolument impossible de vous en procurer, vous effectueriez votre retour dans un des ports de France avec les troupes passagères<sup>134</sup>. » La simple prise en compte de ce scénario indique qu'à Paris, on ne se fait probablement guère d'illusions sur le destin de ces troupes ; la lettre est d'ailleurs assortie de reproches concernant la tiédeur de Savary envers le nouveau projet.

Celui-ci obéit néanmoins, et quitte l'estuaire de la Gironde le 13 octobre 1798 avec ses mêmes frégates, renforcées d'une corvette<sup>135</sup>. La division parvient de nouveau devant Killala le 27 du même mois, sans difficulté pendant la traversée<sup>136</sup>. Mais à l'arrivée, elle tombe nez à nez avec une station britannique de deux vaisseaux et plusieurs frégates ; les unités françaises parviennent à s'échapper, notamment car lors des débuts de la chasse, un tir français chanceux prive le navire de ligne ennemi *Terrible* de son mât de hune de misaine<sup>137</sup>. La course-poursuite qui s'ensuit est néanmoins très difficile pour la division française, qui doit se délester de ses canons et d'une partie de son matériel. La division parvient à rentrer à l'île de Ré le 5 novembre 1798, mais sans avoir rempli sa mission, de toute façon sans objet après le renforcement considérable de la posture défensive britannique en Irlande<sup>138</sup>.

Les tentatives désordonnées du Directoire exécutif pour venir en aide aux insurgés se terminent avec l'ultime tentative de Savary. Sur le plan mémoriel, l'aide apportée aux *united irishmen* a eu une grande postérité. Mais d'un strict point de vue militaire et naval, l'aveu d'impuissance est réel, même si les forces infimes employées par la France contribuent à fixer des escadres et des troupes ennemies bien plus considérables en Irlande. Contrairement à ce qu'envisageait le capitaine Lachaise, la révolte de l'Irlande en 1798 n'est pas le début d'un conflit de libération à l'image de la guerre d'indépendance américaine. Si une véritable république d'Irlande avait vu le jour, plutôt que l'éphémère république du Connacht d'Humbert, il est possible que les relations avec la France se soient tendues rapidement. C'est en effet ce qui se déroule en ce qui concerne les États-Unis, en pleine crise avec le Directoire durant le même été 1798.

---

<sup>134</sup> SHD-MV, BB4 123 f°19-20, lettre de Bruix à Savary, 7 vendémiaire an VII (28 septembre 1798).

<sup>135</sup> *Ibid.*, f°85, « Extrait du journal de la frégate la Médée... », sans date.

<sup>136</sup> *Ibid.*, f°82, « Copie de la lettre du citoyen Guillotin capitaine de vaisseau commandant la frégate la Franchise [...] au vice amiral Martin, commandant des armes à Rochefort », 16 brumaire an VII (6 novembre 1798).

<sup>137</sup> *Ibid.*, f°82-83. William JAMES, *The Naval History of Great Britain, volume 2, op. cit.*, p. 146.

<sup>138</sup> *Ibid.*



La signature du traité d'alliance entre la France et les jeunes États-Unis en 1778 ne constituait pas seulement une communauté d'intérêt militaire : en mettant au cœur de leur relation la défense de la liberté des mers à travers le principe du *free ships make free goods*, les deux États proposaient une philosophie maritime concurrente de celle de la Grande-Bretagne, pratiquant les actes de navigation et refusant toute neutralisation des marchandises par leur pavillon. Sans surprise, la bascule de la France dans le refus du *free ships make free goods* en janvier 1798, au point d'autoriser non seulement la saisie de la cargaison mais même du navire neutre s'il est en partie chargé pour l'ennemi, porte un coup aux relations françaises avec les Américains, qui sont directement visés<sup>139</sup>. Du point de vue français, il s'agit d'une action de dépit face à l'absence de soutien des États-Unis à la cause républicaine : l'idée d'une solidarité révolutionnaire atlantique avec ce pays est bien loin au printemps 1798, alors qu'elle semble un temps revivre en Irlande.

Dès le mois de mai néanmoins, des voix s'élèvent contre ce nouveau système juridique maritime. En particulier, Toussaint écrit au Directoire exécutif pour souligner que l'absence des neutres américains met en danger la relative embellie économique de l'île, où la production de café repart à la hausse<sup>140</sup>. Au vu de la maîtrise britannique de la mer, les services des Américains apparaissent indispensables. De plus, ces derniers sont déterminés à ne pas se laisser forcer la main par les choix de la France, et donc à protéger leur commerce. En conséquence, les États-Unis adoptent une batterie de mesures : un ministère de la Marine est créé le 27 avril, confié à Benjamin Stoddert<sup>141</sup>. Puis, en mai, la capture des navires français est autorisée, ce pays mis sous embargo et l'armement des frégates américaines accéléré<sup>142</sup>. Néanmoins, les unités régulières américaines se contentent de patrouiller dans les eaux américaines cette année-là, plutôt que dans les Antilles, où se trouve l'essentiel des enjeux commerciaux. En complément, 365 lettres de marque sont signées par le gouvernement américain pour défendre le commerce et les intérêts américains durant l'année 1798 ; comme le signale Manuel Covo, ces armements sont notamment réalisés à Charleston dans des milieux traditionnellement pro-français, mais l'intérêt prime sur les inclinations philosophiques et culturelles<sup>143</sup>.

Face à cette réaction américaine, qui inaugure la quasi-guerre avec la France, les premiers doutes ne tardent pas à s'accroître à Paris. Le 11 mai 1798, le Directoire exécutif envoie un message

---

<sup>139</sup> Voir *supra* chapitre dix, 2.

<sup>140</sup> Manuel COVO, *Entrepôt of Revolutions: Saint-Domingue, Commercial Sovereignty, and the French-American Alliance*, *op. cit.*, p. 508.

<sup>141</sup> Ulane BONNEL, *La France, les États-Unis et la guerre de course (1797-1815)*, *op. cit.*, p. 63.

<sup>142</sup> *Ibid.*

<sup>143</sup> Manuel COVO, *Entrepôt of Revolutions: Saint-Domingue, Commercial Sovereignty, and the French-American Alliance*, *op. cit.*, p. 525.

aux Conseils relevant les difficultés du changement de législation, notamment le fait que les tribunaux, en jugeant de la validité des prises, influent de fait largement sur les affaires étrangères ; notamment concernant les relations diplomatiques avec les neutres<sup>144</sup>. Les Directeurs souhaitent donc pouvoir trancher en la matière. De l'extérieur parvient, en plus de l'alerte donnée par Toussaint, le rapport d'un consul de France en poste aux États-Unis (et plus précisément à Charleston, justement), Victor Du Pont ; de retour en France à l'été 1798, il convainc Talleyrand de modérer la rhétorique et l'arsenal législatif français<sup>145</sup>. Il convient néanmoins de ne pas personnaliser à l'excès ce débat : aux Conseils aussi, les griefs commencent à s'accumuler contre le refus du *free ships make free goods*. En particulier, le député Saint-Aubin, le 18 décembre 1798, produit un discours percutant sur la question, en appui de la révision des lois sur les prises voulues par Talleyrand. Le député fustige ceux qui voudraient non seulement s'opposer à cette révision mais même étendre encore le champ des neutres susceptibles d'être pris, « par quelque supplément à la corsaire, un peu arabe<sup>146</sup> ». Il inclut dans son discours une anecdote, qui ressemble plus à une plaisanterie, pour illustrer les droits excessifs et les abus des corsaires : « Je n'ai pas été surpris de la réponse naïve d'un négociant français, amateur en course, à qui l'on demandait pourquoi il ne faisait pas naviguer sous pavillon neutre plusieurs navires à lui appartenant, qui pourrissaient dans le port. « Je crains, dit-il, que mon corsaire ne les prennent<sup>147</sup> ». Énième effet pervers de la législation française, relève le député, la mise en danger des neutres par les corsaires français incite les marchands à se rabattre sur le pavillon britannique, protégé par la *Royal Navy*<sup>148</sup>. Le Directoire exécutif surenchérit dans sa volonté de limiter les excès des corsaires par un message ferme aux Conseils du 11 janvier 1799 : « Quand on parle des bénéfices de la course, il faudrait examiner s'ils ne se concentrent pas dans cinq ou six places, pendant que la République entière, privée du bénéfice plus étendu que procurerait le commerce paisible et respecté des neutres, paye le double de leur valeur naturelle les denrées coloniales<sup>149</sup>. » Le retour à la philosophie du *free ships make free goods* était donc déjà largement entamé avant que Bonaparte ne l'entérine sous le Consulat<sup>150</sup>.

<sup>144</sup> « Message du Directoire exécutif au Conseil des Cinq-cents, relatif à la révision des lois sur le mode du jugement des prises », 22 floréal an VI (11 mai 1798), RLMC, tome 8, p. 443-451.

<sup>145</sup> Ulane BONNEL, *La France, les États-Unis et la guerre de course (1797-1815)*, op. cit., p. 65.

<sup>146</sup> « Sur la révision des lois concernant les prises maritimes, par le Citoyen Saint-Aubin », séance du 23 frimaire an VII (13 décembre 1798), RLMC, tome 9, p. 103. C'est l'auteur qui souligne.

<sup>147</sup> *Ibid.*, p. 104.

<sup>148</sup> *Ibid.*, p. 105-106.

<sup>149</sup> *Ibid.*, p. 121-133. « Message du Directoire exécutif au Conseil des Cinq-cents, relatif à la législation maritime en matière de prises », 22 nivôse an VII (11 janvier 1799).

<sup>150</sup> Silvia MARZAGALLI, « La guerre européenne et ses effets sur le commerce atlantique », dans *Bordeaux et les États-Unis, 1776-1815. Politique et stratégies négociantes dans la genèse d'un réseau commercial*, art. cit., p. 92.

Pourtant du côté de la marine de guerre, l'amertume envers l'attitude des États-Unis semble dominer les débats. « Mon opinion est qu'il faudrait ordonner à nos bâtiments de guerre ainsi qu'à nos armateurs de courre sus les navires de guerre de cette nation ingrate et parjure », écrit ainsi Bruix au Directoire exécutif le 11 juillet<sup>151</sup>. Néanmoins son plan en cas de guerre ouverte contre les États-Unis du 15, que lui a réclamé le Directoire exécutif, donne à voir un ton légèrement différent. De manière frappante, Bruix considère qu'en ce qui concerne la défense de la Guadeloupe et de Saint-Domingue, « la liberté des noirs solennellement proclamée dans nos colonies est le rempart d'airain contre lequel viendront échouer toutes les tentatives d'envahissement<sup>152</sup> ». Pour ce qui est du ravitaillement, le ministre croit pouvoir s'appuyer sur une puissance neutre qui ne soit évidemment pas les États-Unis, mais sans la nommer. Enfin, il espère que la guerre des croiseurs entre les deux puissances tournerait à l'avantage des Français, mais là aussi, sans fournir de plan d'ensemble, ce qui a probablement poussé le Directoire exécutif à renoncer à la confrontation directe.

Le Directoire exécutif demande aussi explicitement quel serait le rôle de l'Espagne en cas de rupture avec les États-Unis. La réponse de Bruix sur la question ne souffre d'aucune ambiguïté : « Je regarde, militairement parlant, ses moyens comme nuls. [...] d'après l'inertie des Espagnols en Europe, on peut juger de quelle utilité ils nous seraient dans le nouveau monde<sup>153</sup>. » En effet, dans les bureaux de la Marine, l'heure est au procès de l'allié espagnol, guère mieux considéré que les Américains.

Le principal grief tient évidemment à la campagne d'Aboukir. Probablement dans une relecture a posteriori, Barras prétend qu'il a demandé l'aide de l'escadre espagnole de Carthagène pour Brueys, ce qui aurait rendu l'expédition plus cohérente<sup>154</sup>. Après la bataille d'Aboukir, le ton du Directeur se durcit considérablement ; l'absence d'appui espagnol est assimilée à une trahison :

La correspondance de Naples confirme malheureusement la nouvelle du combat d'Aboukir. Ce désastre n'est pas dû seulement à l'intrépide manœuvre de Nelson, il a pour première cause l'imprévoyance de Bonaparte, ses ordres contradictoires et incertains laissés à l'amiral Brueys. Le Cabinet de Madrid, malgré tout ce qu'il nous dit et nous fait dire d'amical et de fraternel depuis longtemps, n'en est pas moins uni avec nos ennemis ; il est dans la conspiration sourde de la royauté héréditaire contre la nouvelle république. Il est décidé qu'on écrira au gouvernement espagnol pour qu'il se prononce et qu'il fasse cause commune avec son alliée la République<sup>155</sup>.

<sup>151</sup> Cité par Ulane BONNEL, *La France, les États-Unis et la guerre de course (1797-1815)*, op. cit., p. 65.

<sup>152</sup> « Rapport au Directoire exécutif », 27 messidor an VI (15 juillet 1798), cité par Ulane BONNEL, *La France, les États-Unis et la guerre de course (1797-1815)*, op. cit., p. 415-416.

<sup>153</sup> *Ibid.*, p. 417.

<sup>154</sup> Georges DURUY (éd.), *Mémoires de Barras, membre du Directoire*, vol. 3, op. cit., p. 244.

<sup>155</sup> *Ibid.*, p. 274.

En réalité, ces griefs tiennent probablement à une mauvaise conscience de l'exécutif, qui a laissé une flotte britannique prendre l'ascendant en Méditerranée, alors qu'une bonne coordination avec l'Espagne devait rendre ce scénario impossible, malgré les moyens très limités de la monarchie ibérique pour armer ses vaisseaux. C'est probablement pour remédier à ce défaut que le Directoire exécutif commande à Bruix un rapport « sur les moyens d'utiliser pour la cause commune, les forces navales de l'Espagne », daté du 14 octobre 1798<sup>156</sup>. Le document propose d'« électriser » l'Espagne en l'associant aux projets de la France. Néanmoins, les reproches sont bien présents, notamment concernant la flotte de Cadix, qui est bloquée par un adversaire numériquement inférieur, ce qui irrite particulièrement en France. Le rapport se veut néanmoins optimiste : dans une perspective de stratégie indirecte, qui pousse trois ans plus tard Ramatuelle à estimer que le sens réel d'une stratégie navale est d'assurer des conquêtes et des points d'appui plutôt que de détruire la force organisée de l'adversaire, l'auteur estime que « le sacrifice de notre flotte [à Aboukir] est compensé par la prise de Malthe et l'heureuse arrivée de Buonaparte et de 25 000 français en Égypte. Le gouvernement britannique chercherait vainement aujourd'hui à voiler ses inquiétudes sur le sort des possessions anglaises dans l'Inde<sup>157</sup> ». Finalement la principale opération proposée est le rassemblement des flottes françaises et espagnoles, afin d'acquérir une masse capable de menacer l'Irlande ou même la Jamaïque. Ce projet ne cesse d'occuper les esprits dans les bureaux de la Marine pour l'année 1799.

La perception de l'Espagne comme peu digne de confiance sur le plan militaire amène aussi ces bureaux à réfléchir sur les autres espaces où des efforts militaires sont envisageables. Ainsi, un rapport (qui annonce d'une certaine manière la période du Consulat et de l'Empire) discute la possibilité de construire dix vaisseaux de ligne à Anvers. Mais pour l'heure la réponse est largement négative ; en effet,

Supposons que toutes les dépenses qu'entraînent la confection du port d'Anvers soient effectuées ; et que des vaisseaux y fussent construits, armés et équipés ; quel usage pourra-t-on faire de ces bâtiments pendant la guerre actuelle. Une fois qu'ils auront été mis en rade de Flessingue, les Anglais entretiendront une escadre de douze à quinze vaisseaux devant Walcheren, et il ne nous sera plus possible de sortir. Si un coup de vent éloignait l'ennemi de ces parages, ne serait-il pas à craindre qu'on le rencontrât dans la traversée assez longue qu'il faudra faire pour se rendre à Brest ? [...] Peut-on oublier que nous n'avons pas un seul port dans la Manche, où nous puissions trouver un refuge contre la tempête et l'ennemi ? [...] n'est-il pas possible que l'anglais fasse une descente dans la Zélande, qu'il s'empare, soit de vive force, soit par trahison, de l'île de Walcheren<sup>158</sup> ?

Ce rapport s'avère particulièrement visionnaire. En effet, les Britanniques et Russes ont bel et bien comme projet de descendre sur les côtes de la mer du Nord, ce qu'ils réalisent l'année

<sup>156</sup> SHD-MV, BB1 16 f°103, « Rapport au Directoire exécutif », signé Bruix, 23 vendémiaire an VII (13 octobre 1798).

<sup>157</sup> *Ibid.*

<sup>158</sup> *Ibid.*, f°82-83, « Rapport au Directoire exécutif », vendémiaire an VII (septembre-octobre 1798).

suivante, avec justement comme cible privilégiée les flottes et installations portuaires néerlandaises et françaises<sup>159</sup>. Par ailleurs, l'Empire ne parvient pas, dans les décennies qui suivent, à régler le problème de l'isolement des vaisseaux construits à Anvers, après la décision de Napoléon d'en faire un arsenal majeur et même le principal pourvoyeur de vaisseaux de ligne de la flotte impériale tardive<sup>160</sup>. Le rapport constitue d'ailleurs la genèse de ce développement, car malgré les nombreuses réserves exposées, il est néanmoins décidé de faire d'Anvers un port capable de recevoir des frégates<sup>161</sup>.

En plus de ces échafaudages stratégiques, les bureaux de la Marine à l'automne 1798 s'emploient à poursuivre le travail de mise en avant de la marine dans la société française, mais l'échec d'Aboukir rend la situation particulièrement complexe. Pour compenser l'effet de ce désastre, le ministre et ses adjoints s'appuient sur une des seules actions positives de la période : la prise de la frégate *Ambuscade* par la corvette *Bayonnaise*<sup>162</sup>. Exhumant une loi de 1793 exigeant le paiement d'une prime aux marins pour chaque canon ennemi capturé en mer, le Directoire exécutif décide de payer à l'équipage une prime de 3500 francs pour chacun des 42 canons attribués (faussement) à l'*Ambuscade*<sup>163</sup>. Le capitaine de la *Bayonnaise* (Richer) est promu, et une gravure du combat est commandée à Pierre Ozanne<sup>164</sup>. Ce dernier est particulièrement actif, car durant trois mois passés à Paris à la fin 1798, il reçoit une commande des bureaux de la Marine pour un série de dessins, « dont l'objet est de faire sortir de l'oubli les décorations modernes, et de faire apprécier l'influence des ornements sur l'esprit des marins<sup>165</sup> ». Le résultat fait l'objet d'une publication, mais les figures de proue ne sont finalement pas réalisées, sans doute du fait de leur style trop original et assez peu martial, plutôt que de leur message politique assez consensuel. En particulier, Ozanne réalise une allégorie de la République nourricière :

---

<sup>159</sup> Voir *infra* chapitre douze, 2.

<sup>160</sup> Nicola P. TODOROV, « Le redressement naval de 1810-1813 napoléonien et la géographie maritime de l'Europe », art. cit., en particulier p. 45.

<sup>161</sup> SHD-MV, BB1 16 f°83, Rapport au Directoire exécutif, vendémiaire an VII (septembre-octobre 1798).

<sup>162</sup> Voir *supra*, 1.

<sup>163</sup> « Arrêté du Directoire exécutif, portant qu'il sera payé aux état-major et équipage de la corvette la Baïonnaise 3,500 francs pour chaque canon et obusier de la frégate l'*Embascade* », 5 nivôse an VII (25 décembre 1798). RLMC, tome 9, p. 112-114.

<sup>164</sup> Charles AUFFRET, *Une Famille d'artistes bretois au XVIII<sup>e</sup> siècle. Les Ozanne*, Rennes, H. Callière, p. 121. Celle-ci, réceptionnée par la Marine au printemps 1799, est envoyée en 25 exemplaires à Brest, pour être placée dans chaque salle du conseil des vaisseaux de la flotte (SHD-MV, BB4 131 f°254, lettre du Ministre de la Marine à Delmotte, 1<sup>er</sup> floréal an VII-20 avril 1799).

<sup>165</sup> *Ibid.* SHD-MV, BB1 16 f°207, « Rapport » des bureaux de la Marine du 16 frimaire an VII (6 décembre 1798).

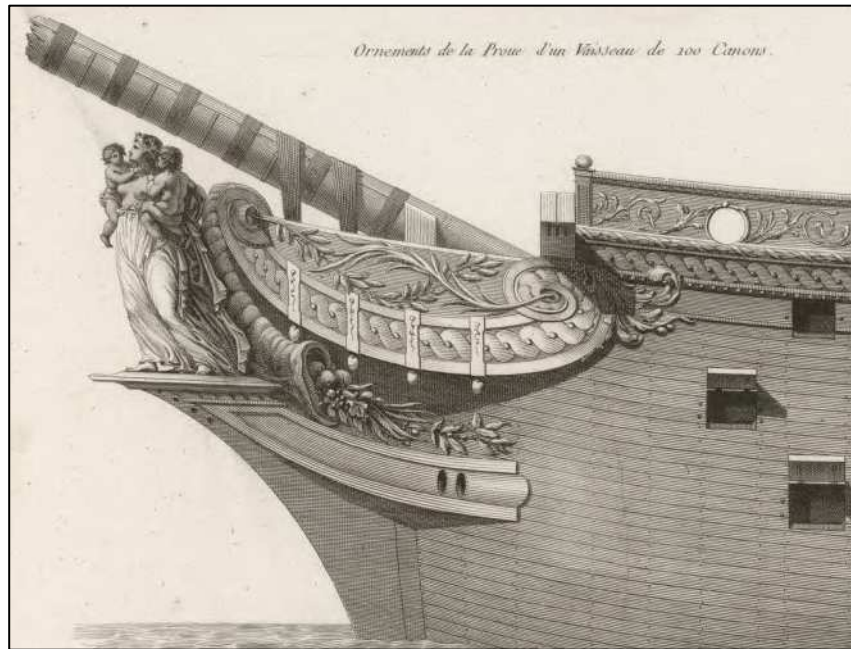


**Illustration n° 12 : Projet de figure de proue dessiné par Pierre Ozanne<sup>166</sup>**

Néanmoins, si à Paris les bureaux réfléchissent à des ornements plus attractifs pour les vaisseaux de la République, force est de constater qu'à la fin de l'année 1798, ce sont les vaisseaux eux-mêmes qui manquent. Le refus des décorations élaborées d'Ozanne tient probablement au désir de Bruix de recentrer les finances de la Marine sur l'essentiel, disposer d'une marine combattante. De la même manière Ganteaume, à la fin de l'année 1799, s'oppose à titre personnel au transfert des observatoires astronomiques au département de la Marine, car ils viendraient s'ajouter à « une infinité de petites dépenses qui lui sont étrangères [à la marine] et dont la masse absorbe une partie des fonds, qui ne devraient être appliqués qu'à un seul objet, celui de réapprovisionner nos arsenaux et d'avoir une armée navale<sup>167</sup> ». Celle-ci, de fait, entame une forme ambiguë de redressement durant l'année 1799.

<sup>166</sup> BNF, « Ornaments de la Proue d'un Vaisseau de 100 canons », estampe de Jacques-Joseph Coigny, dessin de Pierre Ozanne, n°FRBNF44542910 ; an IX (1800-1801), hauteur : 22,5, largeur : 31,5 cm.

<sup>167</sup> Cité par Olivier SAUZEREAU, « Le Bureau des longitudes et les observatoires de la Marine en France durant la période révolutionnaire » dans Anne de MATHAN, Pierrick POURCHASSE, Philippe JARNOUX (dir.), *La mer, la guerre et les affaires : Enjeux et réalités maritimes de la Révolution française*, op. cit., p. 137.

## Le redressement par la stricte stratégie indirecte ?

À l'issue de sa grande croisière avec la flotte de Brest dans la Méditerranée durant l'été 1799, l'amiral Bruix adresse aux marins de la flotte une proclamation qui s'ouvre en ces termes :

Braves camarades, si l'armée navale vient de faire une campagne qui convertit au moins en problème le jugement anticipé de l'Europe sur la marine républicaine, qui frappe d'étonnement les nations maritimes et fait présager à la France des triomphes prochains, c'est à vous, c'est à votre courage qui n'a pas calculé le nombre des ennemis, à votre dévouement qui a mesuré froidement le théâtre resserré où il fallait les affronter et tromper leur vigilance ; [...] en un mot, c'est à vous, généreux Républicains, que la patrie doit l'honneur de cette campagne<sup>1</sup>.

À première vue la croisière en question, qui a vu Bruix se rendre à Toulon, ravitailler l'armée d'Italie, puis revenir à Brest accompagné de la flotte espagnole, sans affrontement, n'a rien pour permettre à l'historien auquel s'adresse Bruix de nuancer un jugement sévère sur la marine de la Révolution. Au contraire, la plupart des travaux sur la campagne, britanniques ou français, ont jugé que Bruix s'est comporté de manière timorée, en ne recherchant pas l'affrontement avec les diverses divisions britanniques isolées en Méditerranée<sup>2</sup>.

Mais en réalité, l'année 1799 correspond au maximum du malentendu entre acteurs de la période, persuadés de la pertinence de la stratégie indirecte et du refus de la bataille, et historiens de la lignée mahanienne. Il est possible de constater que l'ensemble des acteurs et des observateurs de cette fin de décennie, depuis Barras et Spencer en passant par Bruix et Mazarredo, ont jugé que du fait du rapport de force écrasant, il était parfaitement inutile de risquer une bataille pour la marine française ; laquelle aurait pu signifier l'effondrement temporaire mais complet de la puissance navale française, alors qu'une victoire n'aurait guère changé la situation stratégique. Le conflit durant depuis sept ans, un règlement diplomatique apparaît de plus en plus probable, ne laissant pas à la République et ses alliés le temps de reconstruire une marine susceptible de pratiquer une stratégie directe. De ce fait, détruire quelques vaisseaux anglais n'aurait eu pour résultat qu'un succès ponctuel sans lendemain<sup>3</sup>. L'analyse de Castex ou Mahan atteint là les limites

---

<sup>1</sup> *La Clef du cabinet des souverains*, n°959, 19 fructidor an VII (5 septembre 1799), p. 3.

<sup>2</sup> A. T. MAHAN, *The Influence of Sea Power Upon the French Revolution and Empire, 1793-1812*, volume 2, *op. cit.*, p. 316-318. Raoul CASTEX, *Théories stratégiques, tome II*, *op. cit.*, p. 82-86.

<sup>3</sup> La victoire d'Algésiras en 1801, avec la prise d'un vaisseau britannique (*l'Hannibal*), le montre d'ailleurs : le combat, important en termes politiques et concernant le moral de la flotte, a un impact stratégique

d'une pratique historienne non entièrement professionnelle, en tombant dans le piège de la téléologie.

Bruix n'a donc pas entièrement tort dans son discours adressé aux marins à son retour à Brest. En remplissant une mission secondaire mais non négligeable en Méditerranée, il a montré ce qu'il reste de puissance navale à la France et à l'Espagne : il ne s'agit finalement que d'une forme poussée de flotte en vie. Là où une destruction de la flotte française aurait eu de graves conséquences diplomatiques sur la paix, il a rappelé le potentiel de nuisance que constitue toujours la marine française et influé positivement sur le cours de l'affrontement. Ce succès de la direction politico-stratégique de la guerre navale doit être néanmoins considéré à sa juste proportion. Le renouveau de la stratégie indirecte atteint rapidement ses limites durant la campagne de 1799. La maîtrise de la mer britannique à ce stade du conflit fait des croiseurs et escadres de raid français, comme celle de Landolphe, des unités condamnées à terme. L'intérêt de cette maîtrise est par ailleurs illustré par le débarquement d'une force d'invasion anglo-russe en République batave, sans que la marine française ne puisse interférer.

## **1. La planification de la campagne de 1799 ou penser l'après Aboukir**

Durant l'hiver 1798-1799, la marine reste bien présente dans la réflexion stratégique française, notamment car la guerre terrestre avec l'Autriche et la Russie n'a pas encore le caractère d'urgence qu'elle prend par la suite. Le Directoire exécutif tente de poursuivre une politique maritime ambitieuse, mais le choc d'Aboukir, tant en ce qui concerne les moyens concrets que la perception de la marine dans la société, rend difficile toute entreprise qui dépasse une simple stratégie indirecte, soit des raids sur le commerce ennemi et ses convois. Dans un second temps, les Directeurs se décident néanmoins pour un projet nettement plus ambitieux : retrouver une supériorité numérique en Méditerranée par le transfert de l'ensemble de la flotte de Brest, et ainsi permettre le ravitaillement de Malte et des forces de Bonaparte en Égypte. Si la recherche d'un combat en cas de rapport de force favorable est en théorie encouragée, les ordres sont en réalité ambigus. En effet, le souci de la maîtrise de la Méditerranée cohabite avec la consigne de préserver à tout prix la dernière flotte de la République ; ce point combiné à la prudence de Bruix borne finalement l'opération dans un strict refus de la bataille.

---

absolument nul. Sur ce combat, voir Pierre LÉVÊQUE, *Histoire de la marine du Consulat et de l'Empire*, vol. 1, Paris, Librairie Fabrice Teissèdre, 2015, p. 105-106.



### *Un nouveau départ pour la marine française ?*

La bataille d'Aboukir modifie en profondeur les équilibres de la marine de la République, puisque la flotte française de la Méditerranée cesse pour ainsi dire d'exister. La 1<sup>ère</sup> division du Ministère de la Marine présente clairement cette situation très difficile dans un document du 2 novembre 1798 : « Depuis la malheureuse affaire d'Aboukir, il ne reste plus à flot que 32 vaisseaux, dont 30 à Brest, 1 à Malte, 1 à Corfou<sup>4</sup>. » De plus, la bataille d'Aboukir est rapidement complétée par des succès partiels des coalisés en Méditerranée. L'île espagnole de Minorque est capturée par les Britanniques à l'automne ; pendant l'hiver, Corfou est assiégée par les Russes et se rend au début 1799, entraînant la perte de deux vaisseaux vénitiens (dont celui indiqué à flot par le rapport du Ministère) et du *Leander*, seule capture française de la campagne précédente<sup>5</sup>. Néanmoins, le rapport au ministre du 2 novembre insiste sur une conséquence importante de l'état des forces : « Cette déplorable situation réduit dans une proportion énorme la dépense présumée des armements pendant l'an VII, puisqu'on avait compté sur 47 vaisseaux constamment armés<sup>6</sup>. » De ce fait, les crédits sont redirigés vers les constructions navales. Le projet initial de financement tablait sur 11 vaisseaux et 9 frégates ; ce sont finalement 16 et 18 constructions respectivement qui sont poursuivies ou lancées<sup>7</sup>. Un redressement important s'opère donc immédiatement à travers l'activité des chantiers navals.

D'une manière générale, la marine française ramenée bien contre son gré au format d'une flotte secondaire se trouve bien plus à l'aise, notamment sur le plan financier, dans le cadre de structures administratives prévues pour des effectifs bien plus importants. De ce fait, la situation des diverses soldes s'améliore considérablement, alors que Pléville avait déjà donné priorité à la paie des équipages lors de son passage au ministère. En conséquence, Bruix peut écrire le 24 mars 1799 : « La caisse de la marine est dans la meilleure situation [...] la solde des officiers, celle des ouvriers et des marins, enfin toutes les dépenses relatives aux individus sont acquittées avec exactitude », ce qui aurait été unimaginable quelques années plus tôt<sup>8</sup>. Paradoxalement, cette situation résulte aussi d'une difficulté qui, elle, ne disparaît pas : la pénurie de marins. L'arrêt prolongé du commerce de long cours et de la pêche hauturière a des effets négatifs sur le nombre de marins disponibles ; de plus les inscrits maritimes de l'ouest doivent à eux seuls supporter le

---

<sup>4</sup> SHD-MV, BB1 16 f°151, « Rapport » du bureau des Ports, 12 brumaire an VII (2 novembre 1798).

<sup>5</sup> Jacques BAEYENS, *Les Français à Corfou, 1797-1799 et 1807-1814*, Athènes, Imprimerie de l'Institut français d'Athènes, 1973, p. 49-51.

<sup>6</sup> *Ibid.*

<sup>7</sup> *Ibid.*, f°149-154.

<sup>8</sup> SHD-MV, BB4 131 f°96, lettre de Bruix au président du Directoire exécutif, 4 germinal an VII (24 mars 1799).

poids de la marine française<sup>9</sup>. En effet, les unités présentes en Méditerranée sont réduites à la portion congrue, alors que la Marine dispose à présent des moyens financiers d'armer l'ensemble des unités présentes à Brest. En somme, en 1799, le Directoire exécutif a les moyens de créer une flotte de qualité, et de mettre fin à l'emploi récurrent d'expédients à l'occasion d'expéditions lointaines. Le volontarisme apparent se maintient : à l'occasion de l'ultime prestation du serment de haine à la royauté et à l'anarchie par les employés du Ministère de la Marine, le 21 janvier 1799, Bruix affirme : « Les regards créateurs du gouvernement se tournent vers l'Océan ; la vengeance se prépare contre l'astucieux Anglais<sup>10</sup>. » Néanmoins, ce registre du « virage maritime » est présent depuis 1795, et la rhétorique semble émoussée.

De fait, dans un premier temps, c'est une stratégie indirecte des plus limitées qui est organisée depuis Paris et Brest. Dans ce port, l'escadre de Bertheaume est relancée pour la troisième année consécutive, en janvier 1799<sup>11</sup>. Les vaisseaux *Mont-Blanc*, *Zélé*, *Wattignies*, sont désignés pour ce rôle ainsi que plusieurs navires légers ; contrairement à l'année précédente, les convois passent sans difficulté pendant l'hiver, ceux-ci semblent donc avoir eu une certaine efficacité<sup>12</sup>. Par ailleurs, dans le plus pur style de la stratégie indirecte, le Directoire exécutif ordonne l'envoi d'une division de navires légers sur les côtes africaines de l'Atlantique, le 22 janvier 1799<sup>13</sup>. Les unités désignées sont les frégates *Concorde*, *Médée*, et *Franchise*, soit celles employées quelques mois plus tôt par Savary pour débarquer des troupes en Irlande<sup>14</sup>. Les objectifs secondaires sont ceux d'une croisière classique, il s'agit de : « 2° Détruire le commerce et les établissements de l'ennemi sur cette côte. 3° D'établir une croisière sur les côtes du Brésil<sup>15</sup>. » L'objectif n°1 est, lui, plus original, car l'ordre principal de Landolphe, désigné pour commander l'expédition, est de « 1° Porter au Sénégal la compagnie d'hommes de couleur destinés à la garde des possessions de la République en Afrique<sup>16</sup> ». Il s'agit donc d'employer une partie des soldats

---

<sup>9</sup> Le député Pierre Clément de Laussat dresse à la fin de 1799 ce portrait sans concession : « La pêche, le cabotage, les navigations voisines et lointaines ne nous élèvent presque plus de marins depuis sept ans. » (Pierre-Clément de LAUSSAT, *Opinion de P.C. Laussat (des Basses-Pyrénées,) sur la résolution du 7 vendémiaire an 8, relative à la création et à l'organisation d'une marine auxiliaire : séance du 4 brumaire an 8*, Paris, Imprimerie nationale, 1799, p. 11.)

<sup>10</sup> « Discours du ministre de la marine lors de la prestation du serment par les employés de son ministère », 2 pluviôse an VII (21 janvier 1799). RLMC, tome 9, p. 148. Marc DELEPLACE, « La haine peut-elle être un sentiment républicain ? À propos du serment civique de l'an V », *Annales historiques de la Révolution française*, art. cit.

<sup>11</sup> SHD-MV, BB4 131 f°96, lettre de Bruix au président du Directoire exécutif, 4 germinal an VII (24 mars 1799).

<sup>12</sup> Julian CORBETT, Herbert RICHMOND (eds.), *The Spencer Papers, op. cit.* vol. 3, p. 9 à 11. Lettre de Berkeley à Spencer du 18 juin 1799.

<sup>13</sup> PVDE, tome 7, p. 111. Rapport sur une expédition à la côte d'Afrique, 3 pluviôse an VII (22 janvier 1799).

<sup>14</sup> SHD-MV, BB1 17 f°06, « Expédition du Capitaine Landolphe », sans date.

<sup>15</sup> *Ibid.*

<sup>16</sup> *Ibid.*

de couleur cantonnés dans des conditions difficiles près de Rochefort, qui sont l'objet durant le Directoire d'un vif débat analysé par Bernard Gainot<sup>17</sup>. En effet, la présence de soldats noirs libres et armés sur le sol de France n'est pas sans poser problème, notamment durant la période où la droite critique de l'abolition de l'esclavage semble proche du pouvoir<sup>18</sup>. Bruix, à l'inverse de Truguet, apparaît éloigné des abolitionnistes et fait fermer, suite à cette controverse sur les troupes de couleur, la Société des amis des Noirs<sup>19</sup>. L'envoi de ces hommes en Afrique apparaît donc comme une manière d'éviter la présence de troupes de couleurs en métropole, tout en renforçant l'emprise française au Sénégal. À ce titre, le projet s'inscrit dans la « colonisation nouvelle », qui se détourne de l'Amérique au profit de l'Afrique elle-même. Le rapport du ministre à l'origine de l'expédition exprime explicitement l'ambition de mettre en œuvre « sur cette côte, sans faire de grands efforts, et surtout sans que l'humanité puisse gémir, le projet dont l'exécution a été si difficile à Saint Domingue, celui de faire cultiver la terre par des noirs libres<sup>20</sup> ». Afin de renforcer cette dimension, et pour éviter un retour de la controverse qui a occupé l'abbé Grégoire à l'issue du raid de 1794, l'expédition a interdiction de s'en prendre au Sierra Leone, « établissement ami des hommes et de la liberté<sup>21</sup> ».

Ce projet s'inscrit strictement dans le cadre de l'Atlantique français. De fait, l'ensemble de la campagne de 1799 est marqué soit par la méfiance envers les alliés de la France, soit par le désir de leur subordination plus ou moins directe. En ce qui concerne l'Espagne, la campagne de 1798 a nourri les soupçons, comme cela a été évoqué ; dans ses notes pour la fin de l'année, Barras souligne d'ailleurs encore que « l'Espagne montre une révoltante apathie<sup>22</sup> ». Mais l'inquiétude du moment porte surtout sur la situation de la République batave. Le 1<sup>er</sup> février 1799, le ministre de la Marine et ses bureaux produisent en effet un rapport inquiétant sur la marine néerlandaise et la situation politique du pays en général<sup>23</sup>. Le document affirme que « l'esprit mercantile de ce peuple l'entraîne [de] toutes ses forces vers les anglais » ; en conséquence, « il est certain que l'Angleterre et le Stathouder ont de nombreux partisans dans cette République. [...] On peut donc avancer sans être taxé d'exagération que la République doit soigneusement surveiller les bataves<sup>24</sup> ». Cette situation serait particulièrement dangereuse si les coalisés devaient débarquer, ce que le rapport estime probable, désignant Walcheren comme l'objectif attendu. Sur le plan plus strictement naval, le

<sup>17</sup> Bernard GAINOT, *Les officiers de couleur dans les armées (1792-1815)*, Paris, Karthala, 2007, p. 83-105, et en particulier p. 94.

<sup>18</sup> *Ibid.*

<sup>19</sup> *Ibid.*, p. 100.

<sup>20</sup> SHD-MV, BB4 139 f° 111, « Rapport au Directoire exécutif », 3 pluviôse an VII (22 janvier 1798).

<sup>21</sup> *Ibid.*, f° 119, « Instructions pour le citoyen Landolphe, capitaine de vaisseau... », 8 germinal an VII (28 mars 1799).

<sup>22</sup> Georges DURUY (éd.), *Mémoires de Barras, membre du Directoire*, vol. 3, op. cit., p. 286.

<sup>23</sup> SHD-MV, BB1 17 f° 70-75, « Rapport au Directoire exécutif », 13 pluviôse an VII (1<sup>er</sup> février 1799).

<sup>24</sup> *Ibid.*, f° 70-71.

document estime que le seul apport offensif de la marine batave peut être dans l’océan Indien, à partir de Batavia. En ce qui concerne les eaux européennes, le rôle attendu des Néerlandais est celui de flotte en vie, notamment du fait de la faiblesse des navires néerlandais, elle-même liée aux tirants d’eau peu importants nécessaires pour opérer dans les eaux néerlandaises :

Je suppose que les bataves pourront réunir au Texel 15 à 20 vaisseaux dans le courant de cette année ; mais ces bâtiments sont aujourd’hui fort au-dessous de ceux des autres puissances maritimes parce que les localités ne permettent pas de leur donner la force ou les qualités avantageuses qui résultent du perfectionnement de l’art [...] On ne doit compter sur les vaisseaux du Texel que pour obliger l’ennemi à entretenir une escadre à peu près égale devant ce port. Ce moyen est le seul qui les utilise sans les compromettre, et je crois que il convient également à nos intérêts et à l’insouciance batave<sup>25</sup>.

Une simple escadre de raid sur les côtes africaines et la fixation des forces ennemies par les escadres françaises et alliées : le plan de campagne pour 1799 apparaît au début de l’année comme un des plus strictement indirects et défensifs de la guerre navale révolutionnaire. Mais la présence de l’armée d’Orient en Égypte s’avère être l’ingrédient qui pousse le Directoire exécutif à mettre en place un plan bien plus ambitieux pour la flotte de Brest, en plus de la nécessité de faire pièce aux importants plans de l’armée contre la coalition ennemie, déjà défaite par Championnet à Rome<sup>26</sup>.

#### *La genèse du projet d’emploi en masse de la flotte de Brest*

Selon Barras, c’est lui-même qui propose à la fin de l’automne 1798 « la réunion de nos vaisseaux de Brest à ceux de la Méditerranée, pour attaquer avec des forces supérieures les Anglais sur ce point, et communiquer ensuite avec l’Égypte<sup>27</sup> ». Il n’est pas certain que Barras ait vraiment été à l’origine du projet ; quoi qu’il en soit, l’idée n’a rien d’extraordinaire, car le rétablissement des communications avec Bonaparte suppose forcément l’emploi de la seule force navale conséquente restant à la France, la flotte de Brest. Il est néanmoins frappant que la présentation qu’en fait le Directeur pose d’emblée le problème de la nature stratégique de cette expédition ; pour Barras, il s’agit d’obtenir la maîtrise de la mer en Méditerranée par la destruction des forces ennemies dans cet espace, et seulement après de faire le lien avec l’Égypte. Mais les documents produits au même moment ne vont pas forcément aussi clairement dans ce sens.

À l’origine du processus, il y a l’appel au secours de Bonaparte, isolé de sa logistique, qui parvient au Directoire exécutif le 13 décembre 1798<sup>28</sup>. En conséquence, le Directoire exécutif

---

<sup>25</sup> *Ibid.*, f°72.

<sup>26</sup> Georges DOUIN, *La campagne de Bruix en Méditerranée, mars-août 1799*, op. cit., p. 26-27.

<sup>27</sup> Georges DURUY (éd.), *Mémoires de Barras, membre du Directoire*, vol. 3, op. cit., p. 285.

<sup>28</sup> Georges DOUIN, *La campagne de Bruix en Méditerranée, mars-août 1799*, op. cit., p. 26-27.

charge Bruix d'un rapport « sur les mesures à prendre pour rétablir vos communications avec l'Égypte<sup>29</sup> ». Mais celui-ci, présenté deux jours plus tard, s'avère très pessimiste, et marqué par l'irritation envers les projets fantaisistes évoqués par des individus sans expérience maritime :

Jusqu'à ce que notre situation maritime dans la Méditerranée ait changé et tant que nos ennemis sont maîtres de toutes les îles et de tous les points du continent qui saillent vers l'Égypte, [...] je ne vois aucun moyen dont je voulusse garantir le succès au Directoire exécutif. Je n'ignore pas que l'on peut lui présenter une foule de plans sur cet objet et raisonner de manière à montrer vraisemblables les résultats que l'on se propose. Mais les hommes qui conçoivent ces plans [...] seraient bien embarrassés si le gouvernement les chargeait d'exécuter [...] les opérations qu'ils annoncent comme si faciles<sup>30</sup>.

La détresse des moyens de la Marine se mesure à la seule proposition concrète de Bruix : établir une ligne de communications régulière avec Bonaparte par les marchands juifs de la côte orientale de la Méditerranée<sup>31</sup>. Néanmoins, la prudence du ministre semble avoir été mise de côté puisque le Directoire exécutif décide bel et bien d'envoyer la flotte de Brest en Méditerranée. Celle-ci reçoit l'ordre d'armer tous ses bâtiments le 19 décembre, et un ordonnateur est envoyé spécifiquement de manière à mener à bien cette tâche<sup>32</sup>. Dès cette date, les Directeurs ont probablement bien en tête la mission qui doit être menée par la flotte de Brest ; le 23 décembre, « le ministre entretient verbalement le Directoire des dispositions à prendre pour l'armement de l'armée navale<sup>33</sup> ». Néanmoins, les instructions précises tardent quelque peu à être rédigées. Ce n'est que le 15 mars 1799 qu'elles sont transmises à Bruix, qui a été lui-même désigné la veille comme commandant de la flotte : ce dernier doit donc combiner la fonction de ministre et d'amiral jusqu'à son départ avec l'armée navale<sup>34</sup>.

Ce temps est notamment mis à profit sur le plan diplomatique (Talleyrand se montre très actif), pour s'assurer le concours naval des alliés de la France<sup>35</sup>. Comme cela a été dit, il n'est attendu des Bataves que d'assurer le rôle de flotte en vie ; en revanche, un concours sérieux est espéré de la part des Espagnols, dont les apports possibles à la guerre en cours ont déjà fait l'objet de plusieurs rapports des bureaux de la Marine, teintés néanmoins d'une condescendance qui n'augure rien de bon. Mais la volonté française de ne pas répéter les erreurs de la campagne précédente et donc de coordonner sérieusement les efforts navals avec l'Espagne apparaît aussi clairement. Pour ce faire,

---

<sup>29</sup> SHD-MV, BB1 17 f°220, « Rapport au Directoire exécutif » sur « les mesures à prendre pour rétablir vos communications avec l'Égypte », 25 frimaire an VII (15 décembre 1798).

<sup>30</sup> *Ibid.*

<sup>31</sup> *Ibid.*, f°221.

<sup>32</sup> PVDE, volume 7, p. 64. Arrêté du 29 frimaire an VII (19 décembre 1798).

<sup>33</sup> *Ibid.*, p. 69. Séance du 3 nivôse an VII (23 décembre 1798).

<sup>34</sup> AN, AF III 586 dossier 4020, Instructions secrètes pour Bruix, 25 ventôse an VII (15 mars 1798). SHD-MV, BB4 131 f°04, « Extrait des registres des délibérations du Directoire exécutif », 24 ventôse an VII (14 mars 1798).

<sup>35</sup> Georges DOUIN, *La campagne de Bruix en Méditerranée, mars-août 1799, op. cit.*, p. 40-42.

l'amiral Lacrosse est envoyé à Cadix pour lier l'action de la marine espagnole avec celle de la République<sup>36</sup>. Néanmoins, sans doute à des fins de secret, le Directoire exécutif laisse longtemps entendre à l'Espagne (jusqu'en février 1799) que le but des opérations combinées se trouve être l'Irlande ; une tentative de diversion qui est poursuivie et amplifiée à l'intention des Britanniques jusqu'au départ de la flotte<sup>37</sup>.

Évidemment, les Espagnols ne sont pas que des témoins passifs et se trouvent avoir des idées bien arrêtées sur l'emploi que doivent faire les deux alliés de leurs forces navales : celles-ci ne doivent pas rechercher la bataille. Urquijo, le secrétaire d'état espagnol et chef du gouvernement, précise lui-même dans une lettre à l'ambassadeur de France à Madrid que son souhait est que l'on « puisse employer cette flotte à une expédition utile, et qui promette un heureux résultat, en portant un coup là où on l'aura jugé convenable, et en évitant des batailles navales, qui ne font que répandre du sang et détruire des vaisseaux inutilement<sup>38</sup> ». De même Azara, ambassadeur d'Espagne en France, craint que la croisière projetée n'entraîne « immanquablement une bataille à outrance, car les Anglais doivent la donner telle, même au risque de la perdre, parce que pour eux c'est le plus grand gain que d'affaiblir notre marine, quoique en perdant un combat, parce qu'il leur est très aisé de se refaire et que pour nous autres une victoire serait une véritable calamité, n'ayant pas les moyens prompts de reprendre la mer<sup>39</sup> ». Il est difficile de distinguer ce qui relève chez les Espagnols de l'adhésion à la philosophie militaire de la stratégie indirecte (le propos d'Urquijo rappelle ceux de Kerguelen quelques années plus tôt) et le simple constat des différences entre les capacités des chantiers navals britanniques et espagnols, qui rend un engagement partiel, même victorieux, d'un bénéfice douteux. Quoi qu'il en soit, l'Espagne ne souhaite pas d'affrontement.

Il est probable que cette réticence espagnole à la bataille ait contribué à l'équivoque des instructions de Bruix. Celles-ci révèlent en effet des trésors d'ambiguïté. Les ordres de l'amiral du 15 mars sont donc de « pénétrer dans la Méditerranée et d'y détruire, ou du moins d'en chasser les forces navales ennemies qui peuvent s'y trouver<sup>40</sup> ». Cette consigne, qui ouvre déjà la porte à un évitement de la bataille, se trouve nuancée longuement dans la suite du document. Tout d'abord, la Méditerranée seule est l'objectif, la flotte de Jervis devant Cadix n'est donc pas la cible de Bruix, et ne doit être affrontée que si elle s'oppose à l'entrée des Français en Méditerranée<sup>41</sup>. Ensuite, une

---

<sup>36</sup> *Ibid.*, p. 45.

<sup>37</sup> SHD-MV, BB4 133 f°07, lettre de Bruix à Talleyrand, 4 ventôse an VII (22 février 1799).

<sup>38</sup> Lettre d'Urquijo à Guillemardet, 15 février 1799, cité par Georges DOUIN, *La campagne de Bruix en Méditerranée, mars-août 1799*, *op. cit.*, p. 44.

<sup>39</sup> Lettre d'Azara à Talleyrand, 27 avril 1799, citée par Georges DOUIN, *La campagne de Bruix en Méditerranée, mars-août 1799*, *op. cit.*, p. 62.

<sup>40</sup> AN, AF III 586 dossier 4020, Instructions secrètes pour Bruix, 25 ventôse an VII (15 mars 1798).

<sup>41</sup> *Ibid.*

fois en Méditerranée, il n'est pas décidé clairement si Bruix doit donner priorité à la recherche de l'affrontement avec les divisions britanniques ou l'appui aux troupes. Le texte précise d'abord que

Dans le cas [...] où il entrerait dans la Méditerranée sans avaries et sans être poursuivi, il se porterait sur les côtes d'Italie, embarquerait trois ou quatre mille hommes de troupes, et prendrait sous son escorte les bâtiments nécessaires à l'approvisionnement de Corfou, de Malte et d'Alexandrie, ou embarquerait à bord de ses propres vaisseaux ces mêmes approvisionnements. Il se porterait d'abord sur Corfou, ensuite sur Malte et Alexandrie, où il distribuera les troupes et les munitions nécessaires à leur conservation<sup>42</sup>.

Seulement dans un second temps, le document précise que Bruix « ne doit négliger aucune des combinaisons qui pourraient mettre en son pouvoir les divisions ou escadres ennemies occupées du blocus de Corfou et de Malte<sup>43</sup> ». De toute façon, les ordres de l'amiral se concluent sur ces mots : « La conservation de l'armée navale d'une part, et l'honneur du pavillon républicain de l'autre, sont les points essentiels que le Directoire exécutif lui ordonne de fixer constamment<sup>44</sup>. »

Il est probable par ailleurs que Bruix ait été influencé par le pessimisme des Espagnols, mais aussi de la plupart des officiers français. Morard de Galles, par exemple, désapprouve l'expédition et rédige dans un rapport du 27 mars 1799 l'analyse suivante :

En convenant de l'avantage qu'on pourra retirer des renforts qui parviendraient à l'armée d'Égypte, il convient d'examiner s'il balancerait les maux incalculables qu'entraînerait la défaite de l'armée navale, défaite que je regarde comme certaine si on lui fait prendre la mer, surtout pour aller en Méditerranée, dans une saison qui permettra aux ennemis de bloquer le port de Brest avec des forces très supérieures à celles que nous pouvons leur opposer<sup>45</sup>.

Le rapport coûts/bénéfices possibles apparaît en effet risqué avec cette croisière méditerranéenne, comme le souligne Morard, car la France joue son dernier atout naval pour une opération qui n'a pas l'ambition d'être décisive. Cette analyse, de manière frappante, est largement partagée par les Britanniques eux-mêmes, qui s'estiment à même de gagner une bataille en infériorité numérique, et de toute façon en capacité de perdre des vaisseaux pour une opportunité d'en finir avec la flotte de Brest. Le 4 mai 1799, quelques jours après la sortie de la flotte française, alors que l'hypothèse d'un débarquement en Irlande commence à être écartée, l'amiral Young écrit en effet à Spencer :

Si tel est bien leur but [la Méditerranée], ils rencontreront probablement devant Cadix une flotte fort inférieure en nombre à la leur, mais si supérieure sous tout autre rapport que je ne doute pas de l'issue favorable de cette rencontre. Beaucoup de nos navires seraient désemparés, mais ce ne serait pas grave, car nous en avons d'autres pour les remplacer, tandis qu'après une bataille, les Français n'auraient peut-être plus un seul navire en état de servir<sup>46</sup>.

---

<sup>42</sup> *Ibid.*

<sup>43</sup> *Ibid.*

<sup>44</sup> *Ibid.*

<sup>45</sup> Rapport du 7 germinal an VII (19 mars 1799) cité par Georges DOUIN, *La campagne de Bruix en Méditerranée, mars-août 1799, op. cit.*, p. 62.

<sup>46</sup> « *If this should be their determination, they will probably meet off Cadiz a fleet much inferior in numbers to their own, but so superior in every other respect, that I should have little doubt of the event being*

À cette aune, on mesure à quel point les acteurs de la période sont en phase les uns avec les autres, quel que soit leur camp dans l'affrontement ou leur appartenance nationale. En revanche, le décalage avec l'analyse de Mahan et de Castex, qui reprochent à Bruix et à la stratégie française de n'avoir pas recherché clairement la bataille, ne saurait être plus grand<sup>47</sup>.

## 2. La croisière de Bruix dans la Méditerranée et ses conséquences stratégiques

Du mois de mai à août 1799, Bruix mène la flotte de Brest dans une croisière jusqu'en Méditerranée, mais ne s'approche jamais de l'Égypte qui était censée constituer son but final. Avec prudence, l'amiral s'en tient au soutien des troupes françaises en Italie, à la jonction avec la flotte espagnole, et surtout à la démonstration du potentiel naval français existant. À l'image de l'expédition d'Égypte de Bonaparte, l'absence de combat alors que des flottes considérables sont à sa recherche témoigne de l'immensité des espaces maritimes, où les escadres se croisent fréquemment sans se rencontrer, mais aussi d'une forme de chance. Bruix aurait-il dû jouer son va-tout et tenter d'écraser une des divisions britanniques isolées, avant de rentrer s'enfermer dans un port ? Il est probable qu'au vu des forces mobilisées, un combat même victorieux aurait entraîné suffisamment de ralentissements et de temps supplémentaire à la mer pour mettre Bruix en présence des flottes ennemies, avec des conséquences désastreuses. L'amiral a donc fait preuve de sang-froid, et sa croisière évite nombre d'écueils des sorties précédentes de la flotte de Brest, témoignant de sa compétence mais aussi d'une forme de progression de la marine républicaine.

### *La sortie de 1799 au miroir de l'expédition d'Irlande*

L'acteur majeur de la croisière de la flotte de Brest, Bruix, était déjà présent dans ce port à la fin 1796, au moment de la tentative de débarquement en Irlande. À cette date, sa prise de position opposée à Villaret-Joyeuse et à ses obligés détonait au sein des officiers de marine. Bien qu'essentiel dans la genèse du plan de débarquement tel que mis en œuvre par Morard de Galles, Bruix n'était pas aux commandes de l'expédition. En 1799 en revanche, il est assuré de presque tous les pouvoirs, de par sa double casquette d'amiral et de ministre. À l'en croire, ce statut lui confère une

---

*favourable. Many of our ships would indeed be disabled, but that would be of little consequence as we have other to supply their places, and after one battle they would not perhaps have one serviceable ship belonging to them* » ( Julian CORBETT, Herbert RICHMOND (eds.), *The Spencer Papers*, op. cit. vol. 3, p. 63-64). Lettre de Young à Spencer du 4 mai 1799.

<sup>47</sup> A. T. MAHAN, *The Influence of Sea Power Upon the French Revolution and Empire, 1793-1812*, volume 2, op. cit., p. 316-318. Raoul CASTEX, *Théories stratégiques*, tome II, op. cit., p. 82-86.



autorité indiscutable dans le port a été posé par Bruix comme condition à son acceptation du rôle de commandant de l'expédition<sup>48</sup>. Les frictions administratives sont donc réduites au minimum par cet arrangement ; dès son arrivée à Brest le 23 mars 1799, Bruix a le champ libre pour armer l'escadre comme il l'entend<sup>49</sup>. Immédiatement, sa principale préoccupation porte sur les effectifs en termes de marins. Pour rassembler autant de matelots que possible, Bruix inaugure une nouveauté : les maisons des déserteurs sont désignées pour la garnison des troupes, à des fins de punition<sup>50</sup>. De plus, la totalité des bâtiments en rade et dans le port se doit de fournir des hommes aux navires destinés à l'expédition. Enfin, l'arrière-pays brestois dans son entier est quadrillé contre la désertion par des patrouilles maritimes et terrestres<sup>51</sup>. Sous l'autorité de Bruix, l'armement matériel des derniers vaisseaux progresse aussi rapidement, là encore à la faveur de l'arrivée de plusieurs convois sans difficulté<sup>52</sup>.

En effet, le 19 janvier 1799, la flotte de Brest compte 15 vaisseaux en rade et il lui manque au total 4320 marins sur ces seules unités<sup>53</sup>. Trois mois et demi plus tard, au moment du départ de la flotte, celle-ci s'élève à 25 vaisseaux armés, et selon la presse gouvernementale (donc particulièrement douteuse), ne compte que peu de matelots manquants, les effectifs donnés sur les vaisseaux étant supérieurs ou égaux à la dotation officielle<sup>54</sup>. Évidemment, les équipages comprennent une bonne part de soldats, ce qui complique toute évaluation. Les titres favorables au Directoire exécutif se prennent d'enthousiasme pour l'œuvre de l'arsenal de Brest, attribuée exclusivement à l'amiral, ainsi le *Mercur de France* : « Jugez de l'activité qu'a su mettre et inspirer le citoyen Bruix, dans cette grande expédition : la *Convention* n'était point, dans le principe, destiné à faire partie de l'armée ; le 2 [germinal an VII], le ministre a ordonné son armement. Le 6, il a mis en rade. Un vaisseau de 74, armé dans trois jours ! Exemple frappant de ce que peut un gouvernement qui choisit des agents de cette nature<sup>55</sup>. » La publication de ces détails, ainsi que de l'effectif réel de la flotte, fût-ce après le départ de celle-ci, peut surprendre. Mais c'est oublier que parmi les résultats attendus de la croisière de Bruix, il y a la démonstration du potentiel naval restant à la République. La véritable destination de l'expédition n'est, elle, pas évoquée ; au

---

<sup>48</sup> Lettre de Bruix au Directoire exécutif, 9 octobre 1799, citée par Georges DOUIN, *La campagne de Bruix en Méditerranée, mars-août 1799, op. cit.*, p. 226.

<sup>49</sup> SHD-MV, BB4 131 f°96, lettre de Bruix au président du Directoire exécutif, 4 germinal an VII (24 mars 1799).

<sup>50</sup> *Ibid.*, f°97.

<sup>51</sup> *Ibid.*, f°244, lettre de Bruix à Delmotte, 6 germinal an VII (26 mars 1799).

<sup>52</sup> Pour un précis des travaux de l'arsenal durant les mois qui précèdent l'expédition, voir Georges DOUIN, *La campagne de Bruix en Méditerranée, mars-août 1799, op. cit.*, p. 35-39.

<sup>53</sup> SHD-MV, BB4 131 f°260, « Situation des vaisseaux et frégates composant les forces navales en rade de Brest, au trente nivôse an VII de la République », 1<sup>er</sup> pluviôse an VII (19 janvier 1799).

<sup>54</sup> *Le Publiciste*, 14 floréal an VII (3 mai 1799), p. 3.

<sup>55</sup> *Mercur de France*, 20 floréal an VII (9 mai 1799), p. 35-36.

contraire, la presse est employée pour renforcer la manœuvre d'intoxication désignant l'Irlande comme objectif.

Bruix remanie aussi les cadres de la flotte comme il l'entend. Le 16 février, le Directoire exécutif entérine une série de nominations et de promotions demandées par Bruix ; de nombreux capitaines sont changés sur la flotte, notamment celui du navire amiral l'*Océan*<sup>56</sup>. L'amiral-ministre façonne donc à sa guise l'outil naval de la campagne de 1799. Le résultat est le suivant :

| Vaisseau            | Capitaine   | Canons | Hommes |
|---------------------|-------------|--------|--------|
| <i>Océan</i>        | Brouillac   | 120    | 1540   |
| <i>Républicain</i>  | Berranger   | 110    | 1213   |
| <i>Terrible</i>     | Lecourt     | 110    | 1023   |
| <i>Invincible</i>   | Lhéritier   | 110    | 1069   |
| <i>Indomptable</i>  | Dordelin    | 80     | 850    |
| <i>Formidable</i>   | Tréhouart   | 80     | 898    |
| <i>Redoutable</i>   | Moncousu    | 74     | 759    |
| <i>Constitution</i> | Lerray      | 74     | 758    |
| <i>Censeur</i>      | Faye        | 74     | 742    |
| <i>Jemmapes</i>     | Cosmao      | 74     | 700    |
| <i>Fougueux</i>     | Bescond     | 74     | 720    |
| <i>Batave</i>       | Daugier     | 74     | 750    |
| <i>Tourville</i>    | Henry       | 74     | 713    |
| <i>Mont-Blanc</i>   | Maistrat    | 74     | 777    |
| <i>Wattignies</i>   | Gourdon     | 74     | 710    |
| <i>Zélé</i>         | Dufay       | 74     | 743    |
| <i>Cisalpin</i>     | Bergevin    | 74     | 760    |
| <i>Le Gaulois</i>   | Siméon      | 74     | 710    |
| <i>JJ Rousseau</i>  | Bigot       | 74     | 730    |
| <i>Tyrannicide</i>  | Allemand    | 74     | 737    |
| <i>Jean Bart</i>    | Meyan/Mayne | 74     | 700    |
| <i>10 août</i>      | Bergeret    | 74     | 714    |
| <i>Révolution</i>   | Rolland     | 74     | 660    |
| <i>Duquesne</i>     | Kerangall   | 74     | 807    |
| <i>Convention</i>   | Le Bozec    | 74     | 770    |

Table n°21 : La flotte de Brest au départ de la croisière de 1799<sup>57</sup>

L'ensemble des navires à flot à Brest n'a néanmoins pas été armé, essentiellement en raison du manque de matelots, ce qui vient nuancer le *satisfecit* de la presse gouvernementale. En particulier, les vaisseaux *Dugommier* et *Berwick*, pourtant en état de prendre la mer, n'ont pas été

<sup>56</sup> Sur les 15 capitaines de vaisseaux de ligne en janvier, la moitié est écartée, sans compter les promotions au grade d'officiers généraux, comme pour Linois, qui devient contre-amiral. PVDE, tome 8, p. 20. Arrêté du 28 pluviôse an VII (16 février 1799). SHD-MV, BB4 131 f°260, « Situation des vaisseaux et frégates composant les forces navales en rade de Brest, au trente nivôse an VII de la République », 1<sup>er</sup> pluviôse an VII (19 janvier 1799). *Le Publiciste*, 14 floréal an VII (3 mai 1799), p. 3.

<sup>57</sup> *Le Publiciste*, 14 floréal an VII (3 mai 1799), p. 3. La flotte comprend aussi sept frégates et six corvettes.

employés et leurs équipages sont répartis sur le reste de la flotte<sup>58</sup>. Néanmoins, la flotte française avec 25 vaisseaux reste considérable, et surtout supérieure aux forces britanniques devant Brest. En effet, durant l'hiver, l'escadre rapprochée britannique ne compte que neuf vaisseaux sous le commandement de l'amiral Thompson, puis seulement sept<sup>59</sup>. Avec l'arrivée de Bridport le 15 avril avec huit vaisseaux, l'effectif de l'escadre de la *Royal Navy* devant Brest remonte à quinze vaisseaux de ligne<sup>60</sup>. Ces forces restent néanmoins inférieures à celles de Bruix, qui logiquement annonce à Paris qu'il compte assurer sa sortie en affrontant la flotte ennemie, le 16 du même mois<sup>61</sup>. Bruix se trouve alors immédiatement contredit au moyen du télégraphe Chappe par le Directoire exécutif, qui ne souhaite pas d'affrontement ; donnant donc priorité à la réalisation de la mission<sup>62</sup>. Dès ce moment, la nature principalement indirecte de la mission de Bruix se révèle, car s'il s'agissait de vaincre une force ennemie inférieure, il était inutile d'aller jusqu'en Méditerranée pour ce faire.

Bruix prépare minutieusement la sortie, comme il l'avait fait pour l'expédition d'Irlande ; avec notamment l'impression d'un document de rendez-vous en cas de séparation laissé en blanc jusqu'à la dernière minute<sup>63</sup>. Au moment de partir, il laisse de fait ses fonctions de ministre de la Marine en intérim à Talleyrand, le ministre des Affaires Extérieures ; mais il reste théoriquement en charge jusqu'à la nomination de son successeur<sup>64</sup>. Bruix ordonne finalement le départ de la flotte le 25 avril ; durant la journée, la flotte se rend à Bertheaume, où elle passe la nuit<sup>65</sup>. Un fort vent de nord-nord-ouest éloigne les unités britanniques (qui risquent l'échouement), et le brouillard ajoute à la confusion des unités devant Brest. Le 26, Bruix peut quitter son mouillage sans difficulté, comme il en fait le récit au Directoire exécutif : « Je n'hésitai pas à donner l'ordre de mettre sous voiles ; je formai l'armée en ligne, j'en pris la tête ; je fis signal de suivre mes mouvements et ma route, et je fis sortir ainsi l'armée par le Raz de Sein<sup>66</sup>. » Volontairement ou non, ce récit souligne la différence avec la sortie de l'expédition d'Irlande : en n'embarquant pas sur une frégate, Bruix peut mener sa flotte (pourtant beaucoup plus considérable) en lui ordonnant simplement de le suivre. L'absence d'unités en retard évite un passage de nuit du Raz. Celui-ci reste toutefois très difficile à franchir, et le *Censeur* n'y parvient pas, réduisant l'armée navale à 24 vaisseaux<sup>67</sup>.

---

<sup>58</sup> Georges DOUIN, *La campagne de Bruix en Méditerranée, mars-août 1799, op. cit.*, p. 35.

<sup>59</sup> *Ibid.*, p. 70.

<sup>60</sup> Roger MORRIS, *The Channel Fleet and the Blockade of Brest, 1793-1801, op. cit.*, p. 612.

<sup>61</sup> SHD-MV, BB4 131 f° 103, lettre de Bruix à Talleyrand, 27 germinal an VII (16 avril 1799).

<sup>62</sup> Georges DOUIN, *La campagne de Bruix en Méditerranée, mars-août 1799, op. cit.*, p. 63.

<sup>63</sup> SHD-MV, BB4 131 f° 105, « Rendez-vous, en cas de séparation », 2 floréal an VII (21 avril 1799). Les rendez-vous prescrits sont au large du cap Finistère puis au large du cap Saint-Vincent. Georges DOUIN, *La campagne de Bruix en Méditerranée, mars-août 1799, op. cit.*, p. 82.

<sup>64</sup> PVDE, tome 8, p. 98. Arrêté du 7 germinal an VII (27 mars 1799).

<sup>65</sup> Georges DOUIN, *La campagne de Bruix en Méditerranée, mars-août 1799, op. cit.*, p. 82.

<sup>66</sup> *Ibid.*

<sup>67</sup> *Ibid.*

La manœuvre est néanmoins à l'évidence un succès majeur. Une fois de plus, une flotte française se trouve au large, sans être suivie ni couverte, ce qui entraîne des conséquences à l'échelle atlantique. Si les circonstances de cette sortie avaient été celles de l'expédition d'Irlande, il est probable que le débarquement se serait déroulé sans difficulté à Bantry. Mais l'hiver 1796-1797 est déjà loin : les événements de Bantry puis la rébellion de 1798 ont fait de l'Irlande un point extrêmement sensible pour la *Royal Navy*, et le réflexe immédiat de Bridport à l'annonce de la sortie de la flotte de Brest est de se rendre au large du cap Clare pour couvrir l'île<sup>68</sup>. Ce faisant, il laisse près d'une semaine d'avance à Bruix, qui cingle vers le sud<sup>69</sup>. Pour accroître la confusion britannique, les Français avaient organisé une opération d'intoxication en envoyant la goélette *Rebecca* dans les eaux britanniques, pour s'y faire capturer avec des documents concernant un débarquement en Irlande. Le stratagème est néanmoins déjoué par les autorités britanniques, qui n'avaient de toute façon pas besoin de cela pour être inquiètes du sort de l'île<sup>70</sup>.

À Londres, la nouvelle a en effet un important retentissement, qui dépasse les questions irlandaises. Plusieurs points doivent être mis en défense, y compris aux Antilles ; les convois dans leur ensemble sont aussi stoppés en attendant des nouvelles définitives de la flotte de Bruix<sup>71</sup>. Comme cela a été vu avec la réaction de Spencer, la nouvelle de l'orientation sud de l'armée navale brestoise est considérée avec un certain soulagement à Londres, car les intérêts britanniques les plus vitaux ne sont pas menacés, et la confiance dans la flotte de Jervis au large de Cadix est très élevée. George III lui-même estime que les seize vaisseaux rassemblés par la *Royal Navy* pour renforcer le théâtre méditerranéen peuvent suffire seuls à éliminer la flotte française pourtant nettement supérieure en nombre ; ce qui n'empêche pas les Britanniques de diriger des renforts considérables vers Jervis<sup>72</sup>. En réalité, durant leur longue et complexe croisière dans l'Atlantique et la Méditerranée, les vaisseaux de Bruix ne sont jamais rattrapés par leurs divers (et nombreux) adversaires.

### *La flotte de Brest dans la Méditerranée : une occasion manquée ?*

Si certains acteurs britanniques affichent un optimisme mesuré, la crise est néanmoins sévère à l'amirauté, car la *Royal Navy* n'a aucune idée de la position de Bruix. Saint-Vincent se trouve donc presque complètement surpris par l'arrivée des Français, d'autant qu'il est à terre à

---

<sup>68</sup> Roger MORRISS, *The Channel Fleet and the Blockade of Brest, 1793-1801*, op. cit., p. 596.

<sup>69</sup> Nicholas A. M. RODGER, *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815*, op. cit. p. 462.

<sup>70</sup> Roger MORRISS, *The Channel Fleet and the Blockade of Brest, 1793-1801*, op. cit., p. 597.

<sup>71</sup> Julian CORBETT, Herbert RICHMOND (eds.), *The Spencer Papers*, op. cit. vol. 3, p. 62. Lettre de Young à Spencer du 3 mai 1799.

<sup>72</sup> *Ibid.*, p. 74. Lettre de Young à Spencer, 8 mai 1799.

Gibraltar : c'est Keith qui commande avec seize vaisseaux le blocus de Cadix<sup>73</sup>. Celui-ci est néanmoins prévenu par des unités légères de Bridport de la possibilité de la venue des Français ; ce qui lui laisse le temps de prendre une option décisive : rompre le blocus rapproché de Cadix pour attendre une éventuelle venue des Français depuis le large<sup>74</sup>. De ce fait, lorsque Bruix apparaît bel et bien le 4 mai, les Espagnols ne sont pas au courant de cette arrivée ; l'occasion d'écraser la flotte britannique entre les vaisseaux français et espagnols (eux-mêmes supérieurs en nombre avec 28 navires de ligne) n'était donc pas aussi franche que semblent le sous-entendre certains ouvrages<sup>75</sup>. En effet, conformément à ses instructions, Bruix n'insiste pas pour tenter d'affronter la flotte de Keith, qui lui est inférieure dans des proportions équivalentes à celle de Bridport ; et ce, du fait du mauvais temps qu'il désigne comme une véritable tempête, ce qui est corroboré par les sources britanniques et espagnoles, mais sans qu'il soit possible d'affirmer que le temps interdisait entièrement le combat. À l'image du refus d'engager la bataille en 1794 par Villaret de Joyeuse lors de la campagne de Prairial, l'absence de bataille entraîne une certaine incompréhension sur la flotte, dont témoigne Bonnefoux, engagé comme simple matelot à cette date<sup>76</sup>.

Au lieu d'engager le combat, Bruix entre avec sa flotte en Méditerranée ; mais immédiatement, il subit dans cette mer un mauvais temps qui entraîne un triple abordage sur la flotte, entre les vaisseaux *Cisalpin*, *Batave* et *Fougueux*<sup>77</sup>. C'est sur cet événement que Bruix fonde sa décision de se rendre immédiatement à Toulon, sans plus se préoccuper dans un premier temps de sa mission<sup>78</sup>. En réalité des alternatives étaient envisageables, comme l'envoi des vaisseaux avariés à Carthagène, toute proche ; d'ailleurs, Bruix s'arrête devant ce port pour y envoyer ses lettres pour Lacrosse et le Directoire exécutif. Mais il apparaît que dès cette date et même probablement avant, Bruix a décidé de ne pas tenter réellement de s'emparer des divisions britanniques dispersées dans la Méditerranée, ni d'atteindre l'Égypte. En effet, arrivé devant Toulon, le 13 mai, il écrit immédiatement au Directoire exécutif une lettre détaillée justifiant son attitude :

Le jour même de mon départ de Brest, j'ai su que Corfou n'était plus en notre pouvoir, c'est-à-dire que l'armée n'avait plus un seul port ouvert au-delà du canal de Sicile et qu'ainsi, pour l'anéantir, il suffisait à l'ennemi, après son passage, de réunir ses forces dans ce canal, ou même dans les ports de Sicile où ils pouvaient encore mieux qu'à la voile, observer notre retour. [...] Dans cet état de choses, quelles seraient donc les chances qu'aurait à courir l'armée navale si, au commencement de l'été, et la force de l'ennemi pouvant être sous peu de temps double

<sup>73</sup> Georges DOUIN, *La campagne de Bruix en Méditerranée, mars-août 1799*, op. cit., p. 98.

<sup>74</sup> *Ibid.*, p. 101.

<sup>75</sup> *Ibid.*, p. 102.

<sup>76</sup> « Je n'ai jamais pu savoir pourquoi, sur-le-champ, nous n'attaquâmes pas ces bâtiments qui, se trouvant entre deux feux, auraient été infailliblement réduits, et je n'y pense jamais sans chagrin » (Pierre-Marie Joseph de BONNEFOUX, *Mémoires du Bon de Bonnefoux, capitaine de vaisseau, 1782-1855*, op. cit., p. 58).

<sup>77</sup> SHD-MV, BB4 131 f°108, lettre de Bruix au Ministre de la Marine, 25 floréal an VII (14 mai 1799).

<sup>78</sup> *Ibid.*

de la sienne, elle s'enfonçait dans une mer d'où n'ayant nulle part terre à toucher, elle ne pourrait sortir que par une seule issue, éclairée par les ports ennemis<sup>79</sup> ?

En somme, dès son départ de Brest, Bruix désapprouvait de s'aventurer au-delà du détroit de Sicile, susceptible d'être patrouillé indéfiniment par les Britanniques. Là encore, au-delà de la pertinence de la décision, il importe de souligner la prudence du personnel naval français à cette date, et son choix récurrent de la stratégie indirecte. Celui-ci ne va pas sans poser problème, ce qu'un incident illustre de manière spectaculaire lors du séjour de la flotte à Toulon. En effet, selon Bruix, le commandant des armes du port, Vence, aurait sous-entendu une accusation de lâcheté envers les officiers de la flotte pour ne pas avoir attaqué la flotte britannique devant Cadix<sup>80</sup>. Vence nie avoir tenu ces propos mais admet que la question a été évoquée ; selon sa version des faits, il aurait simplement « fait aux deux capitaines, Bergeret et Meyne, la demande suivante : auriez-vous pu attaquer<sup>81</sup> ? ». Il importe peu de trancher entre les versions des deux hommes : l'important, c'est que la difficulté à réconcilier éthique combattante du militaire et stratégie indirecte (qui fait pourtant quasi-consensus) engendre de sérieux incidents parmi les officiers, en plus d'une incompréhension récurrente parmi les équipages. À l'évidence, durant toute la décennie, les officiers français fuient régulièrement le combat, mais ne sont pas prêts à se l'entendre dire. De plus, cet affrontement vient probablement souligner la permanence de structures claniques au sein des officiers généraux de la marine : en effet, Vence est associé à Villaret, et les deux hommes se sont opposés à Bruix au moment de l'expédition d'Irlande<sup>82</sup>.

La longue justification de Bruix auprès du Directoire exécutif apparaît rapidement inutile, car en entrant dans le port de Toulon ce dernier reçoit un nouveau jeu d'instructions, qui renforce justement le caractère indirect de la stratégie dans laquelle ses mouvements doivent s'inscrire, puisqu'il s'agit de soutenir les troupes à terre<sup>83</sup>. En effet, au vu du recul des troupes terrestres françaises en Italie, face aux Autrichiens et aux Russes de Souvorov, la priorité que le Directoire exécutif attribue à Bruix est à présent d'aider l'armée de Moreau, dans un rejeu presque terme à terme de la campagne de 1795 dans la Méditerranée, où les ambitions de maîtrise de la mer avaient aussi accouché d'un simple soutien aux troupes<sup>84</sup>. Du côté britannique, la quête à outrance de la

---

<sup>79</sup> AN, AF III 600, lettre de Bruix au président du Directoire exécutif, 24 floréal an VII (13 mai 1799).

<sup>80</sup> SHD-MV, BB4 131 f°109-110, lettre de Bruix au Ministre de la Marine, 30 floréal an VII (19 mai 1799).

<sup>81</sup> SHD, CC7 alpha 2440, dossier « Gaspard Vence ». Lettre de Vence à Bruix du 1<sup>er</sup> prairial an VII (20 mai 1799).

<sup>82</sup> Voir *supra*, chapitre onze, 3. Vence est finalement remplacé par Renaudin, mais sans réelle sanction apparemment puisqu'il est simplement déplacé à Rochefort (SHD-MV, BB4 131 f°68, lettre du Directoire exécutif à Bruix du 6 prairial an VII-25 mai 1799).

<sup>83</sup> Georges DOUIN, *La campagne de Bruix en Méditerranée, mars-août 1799*, *op. cit.*, p. 112-114. SHD-MV, BB4 131 f°58, lettre de Talleyrand à Bruix, 27 floréal an VII (16 mai 1799).

<sup>84</sup> Voir *supra* chapitre six, 3.

bataille est entravée par la nécessité de défendre Minorque, acquisition importante menacée par des préparatifs d'invasions menés sur la côte espagnole toute proche ; mais l'arrivée progressive des renforts permet à Saint-Vincent de libérer Keith avec 22 vaisseaux pour aller à la rencontre des Français.

Le départ de Bruix de Toulon avec tous ses vaisseaux sauf deux, trop avariés, a lieu dans la nuit du 26 au 27 mai ; il n'est donc resté que deux semaines dans le port du Levant, le temps de réparer autant que possible ses unités<sup>85</sup>. La flotte ne parvient que le 2 juin en rade de Gênes, où elle communique avec les autorités de l'armée d'Italie, qui lui prescrivent de se rendre à Vado, pour couvrir un point sensible de la droite de l'armée<sup>86</sup>. Bruix y parvient le 5 juin et débarque dans la foulée provisions, munitions et renforts, ce dont le félicite Moreau<sup>87</sup>. Il n'est pas possible ici de détailler les missions de soutien aux troupes de Bruix réalisées par la flotte ; Castex en tout cas affirme en accord avec l'essentiel de l'historiographie que « la présence de notre armée navale sur la Riviera, et la maîtrise de la mer qui en est résultée, bien que locale et temporaire, ont eu la plus heureuse influence sur les opérations terrestres<sup>88</sup> ».

Les affaires navales ne tardent pas à reprendre la priorité, car la flotte de Keith est signalée devant Toulon le 3 juin 1799<sup>89</sup>. Cet événement fait l'objet d'un rapport des bureaux de la Marine, à Paris, qui pousse un peu plus vers l'abandon de la recherche de la bataille et de la mission originale :

Il est impossible de prévoir ce qui pourra résulter d'un combat qui s'engagerait entre les deux escadres : le nombre des vaisseaux est bien le même, mais les Anglais en ont six à trois ponts, tandis que nous n'en avons que quatre. Ce dont on ne peut douter, c'est qu'il y aura de part et d'autre beaucoup d'acharnement et un très grand intérêt à remporter la victoire, puisque d'une part nous avons à défendre presque tout ce qui reste de notre Marine, et que de l'autre, les Anglais, s'ils sont vainqueurs, deviennent les maîtres absolus des deux mers. Mais, quel que soit le résultat de l'action, il est certain que la plupart des vaisseaux seront désarmés et hors d'état de tenir la mer. L'ennemi aura rempli l'objet qu'il doit se proposer, si nous sommes forcés de rentrer à Toulon pour nous réparer<sup>90</sup>.

De ce fait, le Directoire exécutif et Talleyrand écrivent à Bruix des instructions enfin claires : il doit se joindre à la flotte espagnole puis, protégé par cette addition de force, se rendre en Égypte<sup>91</sup>. Brueys, sur la côte italienne, réagit de son côté conformément à sa philosophie indirecte : il fait en sorte que sa flotte et celle de Keith se croisent sans se rencontrer, quitte à mettre certaines

---

<sup>85</sup> Georges DOUIN, *La campagne de Bruix en Méditerranée, mars-août 1799*, op. cit., p. 129. SHD-MV, BB4 131 f° 116, lettre de Bruix à Talleyrand, 6 prairial an VII (25 mai 1799).

<sup>86</sup> SHD-MV, BB4 131 f° 166, lettre de Bruix à Talleyrand, 17 prairial an VII (5 juin 1799).

<sup>87</sup> Georges DOUIN, *La campagne de Bruix en Méditerranée, mars-août 1799*, op. cit., p. 155-156.

<sup>88</sup> Raoul CASTEX, *Théories stratégiques, tome II*, op. cit., p. 75.

<sup>89</sup> SHD-MV, BB4 131 f° 45, « Rapport au Directoire exécutif », sans date.

<sup>90</sup> *Ibid.*

<sup>91</sup> Georges DOUIN, *La campagne de Bruix en Méditerranée, mars-août 1799*, op. cit., p. 156-157.

de ses unités en danger. « Bien pénétré que ce serait une victoire remportée que d'effectuer ma jonction sans combat, je formai l'armée sur une seule ligne parallèle à la côte, que je rangeai toujours à la portée du canon, contre l'avis des pilotes qui craignaient le tems<sup>92</sup> ». Après avoir ainsi dépassé Keith dans cette formation (d'ailleurs dangereuse s'il avait été détecté), Bruix se présente de nouveau devant Toulon, le 8 juin, et sans entrer dans le port donne ordre au *Fougueux* et au *Batave* qu'il avait laissés là de le suivre en direction de Carthagène<sup>93</sup>.

En effet, la flotte espagnole de Cadix commandée par Mazarredo, débarrassée de l'escadre de blocus de Keith parti à la recherche de Bruix, a quitté Cadix le 12 mai pour se rendre dans l'arsenal espagnol de la Méditerranée, ce qui en fait l'objectif de l'amiral français<sup>94</sup>. Bruix parvient dans cette même ville le 21 juin, et réalise ainsi la jonction avec la flotte espagnole commandée par le Directoire exécutif<sup>95</sup>. Pour Castex, à cette date l'heure est encore à l'action offensive, et il exprime le regret dans ses *Théories stratégiques* que la flotte combinée n'ait rien tenté de plus : « Pourquoi fuir à 42 contre 31<sup>96</sup> ? ». Mais en réalité l'arithmétique de Castex est erronée : à la trentaine de vaisseaux de Keith et Nelson dans la Méditerranée, il faut ajouter le renfort de seize navires de ligne venus d'Angleterre sous le commandement d'Alan Gardner, et qui sont présents à Gibraltar<sup>97</sup>. Le chiffre réel de l'effectif britannique n'est donc pas éloigné des « 60 vaisseaux » qu'évoquent Bruix et Mazarredo comme argument pour conclure la campagne<sup>98</sup>. L'occasion de mener une stratégie directe et de s'emparer de quelques vaisseaux ennemis est de toute façon passée : la cible la plus commode était l'escadre de Nelson, dispersée entre la Sicile, Malte et Corfou au moment de l'entrée de Bruix en Méditerranée. Mais même dans ce cas, il est permis de douter de la pertinence stratégique de cette opération : Nelson, dans sa correspondance, se promet d'endommager suffisamment les Français pour en faire une proie facile pour Keith, et il est probable que c'est ce scénario qui se serait réalisé<sup>99</sup>. De plus, l'objectif de ravitailler Malte est finalement rempli par des unités légères, car pour rassembler ses vaisseaux, Nelson doit lever temporairement le blocus de l'île<sup>100</sup>.

---

<sup>92</sup> SHD-MV, BB4 131 f°171, lettre de Bruix au président du Directoire exécutif, 22 prairial an VII (10 juin 1799).

<sup>93</sup> Georges DOUIN, *La campagne de Bruix en Méditerranée, mars-août 1799, op. cit.*, p. 168-169.

<sup>94</sup> *Ibid.*, p. 126.

<sup>95</sup> *Ibid.*, p. 176.

<sup>96</sup> Raoul CASTEX, *Théories stratégiques, tome II, op. cit.*, p. 86.

<sup>97</sup> SHD-MV, BB4 131 f°16-21, « Rapport au Directoire exécutif », 3 messidor an VII (21 juin 1799).

<sup>98</sup> *Ibid.*, f°188, lettre de Bruix à Mazarredo, 5 messidor an VII (23 juin 1799).

<sup>99</sup> Georges DOUIN, *La campagne de Bruix en Méditerranée, mars-août 1799, op. cit.*, p. 147.

<sup>100</sup> A. T. MAHAN, *The Influence of Sea Power Upon the French Revolution and Empire, 1793-1812, volume 2, op. cit.*, p. 309.



Les ressentis des acteurs parisiens, presque tous favorables à la stratégie indirecte, se reflètent dans un ultime rapport au ministre de la Marine, qui entérine l'abandon du ravitaillement de l'Égypte, le 21 juin 1799<sup>101</sup>. Au vu du rapport de force, « toute expédition qui le porterait [Bruix] l'exposerait à trouver des forces supérieures sur le seul passage que l'armée navale puisse franchir<sup>102</sup> ». À en croire Castex, cet amendement des instructions de Bruix aurait trait à un événement politique majeur qui s'est déroulé trois jours auparavant : le départ des Directeurs appartenant à la droite au sens large (Treilhard, La Réveillère et Merlin de Douai<sup>103</sup>). En effet, les élections aux Conseils au printemps 1799 ont vu une forte poussée de la gauche néo-jacobine, et les nouveaux députés, avec l'appui de Carnot et Siéyès (nouvellement élu Directeur), font place nette de l'opposition au sein de l'exécutif le 18 juin 1799<sup>104</sup>. Même si la volonté de Castex de relier soubresauts politiques et stratégie navale tranche avec la méconnaissance des événements révolutionnaires qui caractérise généralement les histoires maritimes de la période, il est probable qu'il s'agisse là d'une surinterprétation. En effet, le rapport du 21 juin s'inscrit dans la continuité d'une réduction de plus en plus importante de l'ambition de la croisière de Bruix ; et Talleyrand, rédacteur probable du document, ne voit pas son statut modifié dans l'immédiat.

De toute manière, Bruix parvient aux mêmes conclusions au même moment, de manière indépendante<sup>105</sup>. Le constat de la supériorité numérique britannique, confirmé par Mazarredo, fait refuser à Bruix une bataille qui ne serait qu'une « manœuvre dictée par le désespoir<sup>106</sup> ». Les regards des deux hommes se tournent donc vers l'ouest et non plus l'est : la possibilité d'un retour dans l'Atlantique se place rapidement au centre des débats. L'idée de revenir à Cadix est acceptée par Bruix après bien des tergiversations, portant sur la possibilité d'appuyer un débarquement à Minorque, ou bien de réaliser une croisière dans l'Atlantique<sup>107</sup>. Néanmoins, Mazarredo se montre opposé à ces deux opérations ; et Bruix ne veut pas abandonner le gain principal de sa croisière, la jonction avec la flotte espagnole, ce qui le contraint à plier. Comme il l'écrit quelques jours plus tard, « le fait même de ma jonction ne m'a plus laissé le maître de la direction de mes forces<sup>108</sup> ». Le départ des 42 vaisseaux de la flotte combinée a finalement lieu le 30 juin, et la traversée jusqu'à

<sup>101</sup> SHD-MV, BB4 131 f°16-21, « Rapport au Directoire exécutif », 3 messidor an VII (21 juin 1799).

<sup>102</sup> *Ibid.*, f°18.

<sup>103</sup> Raoul CASTEX, *Théories stratégiques, tome II, op. cit.*, p. 80-81.

<sup>104</sup> Sur les motivations de ce coup de force, voir Bernard GAINOT, « Les adresses de félicitations parvenues au corps législatif pour les journées des 29-30 prairial an VII », *Annales historiques de la Révolution française*, n°273, 1988, p. 265-288. De manière plus générale sur la poussée de la gauche cette année-là, voir sa thèse : Bernard GAINOT, *1799, un nouveau Jacobinisme ? : la démocratie représentative, une alternative à brumaire*, Paris, CTHS, 2001, 542 p.

<sup>105</sup> Georges DOUIN, *La campagne de Bruix en Méditerranée, mars-août 1799, op. cit.*, p. 189-190.

<sup>106</sup> SHD-MV, BB4 131 f°174-175, lettre de Bruix au Ministre de la Marine, 6 messidor an VII (24 juin 1799).

<sup>107</sup> Georges DOUIN, *La campagne de Bruix en Méditerranée, mars-août 1799, op. cit.*, p. 200.

<sup>108</sup> SHD-MV, BB4 131 f°176, lettre de Bruix au Ministre de la Marine, 24 messidor an VII (12 juillet 1799).

Cadix, atteinte le 12 juillet, se fait sans difficultés majeures, y compris le passage devant Gibraltar<sup>109</sup>. De leur côté, les Britanniques tardent à donner la chasse à l'escadre combinée, notamment en attendant des renforts du côté de Nelson, que ce dernier refuse à plusieurs reprises d'accorder, dans un acte d'insubordination célèbre<sup>110</sup>. Ce n'est que le 14 juillet que Keith se lance à la poursuite de la flotte combinée franco-espagnole.

Au même moment, le débat opérationnel bat son plein entre Bruix et Mazarredo à Cadix, mais dans un cadre stratégique qui reste celui du refus de la bataille. L'amiral espagnol souligne à juste titre que Cadix est l'emplacement le plus stratégique pour les deux puissances alliées, par la connexion facilitée qu'elle permet avec les théâtres méditerranéen, atlantique, mais aussi antillais<sup>111</sup>. Mais les intérêts politiques prennent le dessus sur les considérations stratégiques. Bruix reçoit l'ordre de revenir en France avec sa flotte et les vaisseaux espagnols, gage de l'alliance avec cette puissance. Pour terminer la campagne par un succès concret, l'amiral français a en particulier pour consigne de se porter devant Rochefort, afin d'y détruire l'escadre de blocus<sup>112</sup>. En effet, pour fixer un maximum de forces britanniques dans l'Atlantique pendant la campagne de Bruix dans la Méditerranée, l'escadre espagnole du Ferrol (cinq vaisseaux) avait été envoyée à Rochefort, où effectivement elle se trouve rapidement surveillée par une escadre de la *Royal Navy*<sup>113</sup>.

Entre le 12 et le 19 juillet, date du départ de la flotte combinée de Cadix, les négociations entre Bruix et Mazarredo se poursuivent, sur fond de courriers envoyés aussi vite que possible à Madrid par les deux parties, pour demander des ordres dans le cas de l'amiral espagnol, pour faire pression sur la direction politique espagnole en ce qui concerne Bruix<sup>114</sup>. Pendant ce temps, le vaisseau *Saint-Sébastien*, offert par l'Espagne en échange du *Censeur* (finalement parvenu à Cadix dans un état catastrophique après avoir été laissé en arrière au moment de la sortie de Brest), est armé à toute vitesse par l'arsenal<sup>115</sup>. Finalement, l'ambassadeur de France Guillemardet, à l'aide de tout le poids du Directoire exécutif, parvient à obtenir du roi d'Espagne l'ordre pour les vaisseaux de Mazarredo de suivre Bruix dans l'Atlantique<sup>116</sup>. Ce dernier met la flotte espagnole devant le fait accompli en appareillant le 19 juillet, et il est rejoint le lendemain par l'amiral espagnol et 17 de ses vaisseaux<sup>117</sup>.

---

<sup>109</sup> *Ibid.* SHD-MV, BB4 133 f°185, lettre de Guillemardet au Directoire exécutif, 4 messidor an VII (2 juillet 1799).

<sup>110</sup> Georges DOUIN, *La campagne de Bruix en Méditerranée, mars-août 1799*, *op. cit.*, p. 203-204.

<sup>111</sup> *Ibid.*, p. 209-210.

<sup>112</sup> SHD-MV, BB4 131 f°84, lettre de Talleyrand à Bruix, 13 messidor an VII (1<sup>er</sup> juillet 1799).

<sup>113</sup> Georges DOUIN, *La campagne de Bruix en Méditerranée, mars-août 1799*, *op. cit.*, p. 66.

<sup>114</sup> SHD-MV, BB4 131 f°197, lettre de Bruix au Ministre de la Marine, 30 messidor an VII (18 juillet 1799).

<sup>115</sup> Georges DOUIN, *La campagne de Bruix en Méditerranée, mars-août 1799*, *op. cit.*, p. 209.

<sup>116</sup> *Ibid.*, p. 209.

<sup>117</sup> SHD-MV, BB4 131 f°199, lettre de Bruix au Ministre de la Marine, addendum du 1<sup>er</sup> thermidor an VII (19 juillet 1799).

La flotte combinée se met donc en route vers le nord avec une avance confortable sur Keith, qui, bloqué par des vents d'ouest, ne parvient à revenir dans l'Atlantique que le 30 juillet, avec 31 vaisseaux. Néanmoins, Bruix et Mazarredo ne progressent qu'avec une grande lenteur, et au prix de nombreuses avaries côté espagnol, qui font renoncer deux vaisseaux, dont un trois-ponts, le *Santa Anna*<sup>118</sup>. De ce fait, Bruix décide de ne pas tenter l'attaque de l'escadre britannique devant Rochefort, par crainte des dégâts que pourraient subir les vaisseaux espagnols dans une tempête du Golfe de Gascogne<sup>119</sup>. Quelle que soit la validité de cet argument, qui rejette commodément la faute sur les épaules de l'allié, la décision s'avère pertinente car l'escadre britannique de Pole s'est prudemment retirée, et surtout la flotte de Keith rattrape rapidement Bruix. En cas de délai, une bataille aurait pu en effet avoir lieu ; la flotte combinée ne parvient finalement à Brest que le 8 août, avec six journées d'avance seulement sur Keith<sup>120</sup>.

À Brest, la flotte mouille « au milieu des acclamations de la ville et du port<sup>121</sup> ». Si le bilan stratégique de la croisière est complexe, cet accueil n'est pas étonnant, étant donné qu'il s'agit de la première sortie majeure depuis celle de 1793 où le même nombre de vaisseaux sortis parvient à rentrer au port. En l'occurrence, la flotte combinée est même bien plus considérable car il faut ajouter aux vaisseaux de Bruix les 15 de Mazarredo. Cette force apparaît sur le théâtre atlantique au moment où d'importantes opérations britanniques sont sur le point d'être déclenchées, et manque de peu de les entraver.

### *Une maîtrise britannique complète de la mer du Nord et de la Baltique ?*

Au moment où Bruix parvient à Brest, la campagne navale de l'été 1799 est loin d'être terminée. L'initiative passe néanmoins pour l'essentiel du côté britannique et russe : en effet, les coalisés ont l'intention de profiter de leur maîtrise complète de la mer du Nord pour débarquer sur les côtes néerlandaises, pendant que les Franco-Espagnols sont focalisés sur la Méditerranée. Cette préparation manque néanmoins d'être entièrement annulée du fait de l'arrivée inopinée de la flotte combinée à Brest ; ce qui aurait transformé le bilan mitigé de la croisière de Bruix en un indéniable succès. En effet, particulièrement dans les quelques journées qui précèdent l'arrivée de Keith, le théâtre de l'Atlantique et de la Manche se trouve dans une situation particulièrement rare : sa maîtrise est contestée voire penche réellement du côté français, du fait de l'importance de la flotte combinée. En effet, il n'existe pas à proprement parler à cette date de *Channel Fleet*

<sup>118</sup> *Ibid.*, f° 212, lettre de Bruix au Ministre de la Marine, 23 thermidor an VII (10 août 1799).

<sup>119</sup> *Ibid.*, f° 213-214.

<sup>120</sup> *Ibid.*, f° 211, dépêche télégraphique Brest-Paris du 22 thermidor an VII (9 août 1799).

<sup>121</sup> Pierre-Marie Joseph de BONNEFOUX, *Mémoires du Bon de Bonnefoux, capitaine de vaisseau, 1782-1855*, *op. cit.*, p. 59.

constituée sous les ordres de Bridport : l'essentiel de ses effectifs a été envoyé en Méditerranée ou auprès de Duncan, qui doit couvrir le débarquement avec sa flotte de la mer du Nord<sup>122</sup>. De plus, les inquiétudes britanniques portent toujours sur l'Irlande, qui doit aussi être couverte contre une éventuelle invasion par une escadre importante.

Néanmoins, Grenville, l'architecte de l'opération en Hollande, réagit avec flegme : les préparatifs du débarquement sont maintenus dans leur ensemble, et tous les vaisseaux disponibles sont rassemblés à Plymouth pour constituer le noyau d'une nouvelle flotte sous le commandement provisoire de Warren, susceptible de s'opposer à un débarquement français, quitte à être sacrifiée<sup>123</sup>. Piers Mackesy souligne que « le flegme avec lequel il [Grenville] a poursuivi ses plans donne la mesure de la confiance créée par la victoire de Nelson sur le Nil<sup>124</sup> ». La réaction britannique ne tient pas néanmoins à une quelconque supériorité intrinsèque dans la prise de décision militaire. En réalité, le maintien du débarquement anglo-russe sur les côtes néerlandaises vient souligner les limites de la stratégie indirecte. À force de menacer depuis Brest sans jamais attaquer depuis près d'une décennie, la flotte française de l'Atlantique en vient à juste titre à être considérée comme un tigre de papier par l'amirauté britannique. Et de fait, après avoir promu sans guère de conviction le combat dans des circonstances relativement favorables dans la Méditerranée, le Directoire exécutif est bien loin de songer à renvoyer immédiatement la flotte combinée dans une zone aussi dangereuse que la Manche<sup>125</sup>.

Des erreurs ont néanmoins été commises du côté britannique, notamment celle, récurrente durant la décennie, de lever le blocus lorsque la flotte de Brest quitte le port. Là encore, la présence de Bridport devant Brest aurait pu forcer la flotte combinée à la bataille, certes en infériorité numérique, mais ce type d'affrontement est envisagé durant toute la campagne par les Britanniques. En réalité, Bridport est à terre, et doit être rappelé en urgence pour retourner devant Brest<sup>126</sup>. L'arrivée de Keith soulage largement les difficultés, mais les opérations en mer du Nord se déroulent néanmoins sous l'ombre portée de la flotte de Brest. En effet, l'expédition britannique prend la mer le 10 août, seulement deux jours donc après le retour de Bruix<sup>127</sup>. La maîtrise de la mer côté coalisé n'est néanmoins pas contestée, et le débarquement, plusieurs fois repoussé à cause du mauvais temps, peut s'effectuer à Callantsoog à partir du 27 août<sup>128</sup>. En l'absence de forces

---

<sup>122</sup> Georges DOUIN, *La campagne de Bruix en Méditerranée, mars-août 1799*, op. cit., p. 213-214.

<sup>123</sup> *Ibid.*

<sup>124</sup> « *The coolness with which he proceeded with his plans measures the confidence created by Nelson's victory at the Nile* » (Piers MACKESY, *Statesmen at War: The Strategy of Overthrow, 1798-1799*, op. cit., p. 97).

<sup>125</sup> Voir *infra*, 3.

<sup>126</sup> Roger MORRISS, *The Channel Fleet and the Blockade of Brest, 1793-1801*, op. cit., p. 688.

<sup>127</sup> Philip BALL, *A Waste of Blood and Treasure. The 1799 Anglo-Russian Invasion of the Netherlands*, Barnsley, Pen and Sword, 2017, p. 71.

<sup>128</sup> *Ibid.*, p. 73.

navales, ce sont les troupes de terre du général Brune et les Bataves de Daendels qui sont chargés de repousser l'invasion. Dans un premier temps, les coalisés progressent rapidement, et ils parviennent à s'emparer de la flotte néerlandaise au Texel dès le 30 août, à la faveur d'une mutinerie des officiers et d'une partie des équipages, d'obédience orangiste<sup>129</sup>. Seul l'amiral en chef, Samuel Story, insiste pour se rendre et non passer dans le camp coalisé<sup>130</sup>. Au total, ce sont huit vaisseaux et quatre frégates qui sont emmenés par les Britanniques à Yarmouth, soit les deux tiers de la flotte batave<sup>131</sup>. Ce coup très dur pour les capacités maritimes d'un allié majeur de la France passe généralement inaperçu dans l'historiographie, notamment française, car les troupes de débarquement s'enlisent puis connaissent finalement l'échec. En effet, à Castricum, en octobre 1799, les forces anglo-russes sont sévèrement battues, notamment du fait des dissensions entre les deux alliés<sup>132</sup>. Néanmoins, Brune ne profite guère de sa victoire, signant une convention qui permet le rembarquement des troupes ennemies, sans trop insister sur sa demande initiale du retour des navires bataves capturés, qui n'est finalement pas incluse<sup>133</sup>.

L'expédition a néanmoins une conséquence positive inattendue côté français : à l'image des problèmes rencontrés par Souvorov avec les Autrichiens dans les Alpes, la mauvaise entente des Russes et des Britanniques a de graves conséquences diplomatiques, sapant les fondements de la deuxième coalition. Les tensions croissantes s'étaient déjà illustrées par un point apparemment secondaire, mais en réalité fondamental sur le plan maritime : à la fin 1798, le tsar Paul 1<sup>er</sup> signe un oukase interdisant l'exportation des bois de construction navale russes auprès des puissances étrangères<sup>134</sup>. Durant l'année 1799, l'effort diplomatique britannique parvient à faire réautoriser les ventes pour la seule *Royal Navy*, mais l'alerte a été importante<sup>135</sup>. Il s'agit là d'un des premiers signes d'une donnée fondamentale pour la période suivante, celle de l'Empire : la fin de la domination sans partage du marché baltique des munitions navales par la Grande-Bretagne.

À Paris, les nombreux événements de l'été sont d'abord subis par la direction politico-stratégique de la guerre navale. Après le départ de Bruix, les autorités ne peuvent guère dicter le

---

<sup>129</sup> Annie JOURDAN, « La république batave et le 18 brumaire », *Annales historiques de la Révolution française*, n°318, 1999, p. 758-759. « Chapter 6 The Vlieter Conspiracy – the Capture of the Fleet », dans Philip BALL, *A Waste of Blood and Treasure. The 1799 Anglo-Russian Invasion of the Netherlands*, op. cit., p. 83-92.

<sup>130</sup> Piers MACKESY, *Statesmen at War: The Strategy of Overthrow, 1798-1799*, op. cit., p. 201-202.

<sup>131</sup> Philip BALL, *A Waste of Blood and Treasure. The 1799 Anglo-Russian Invasion of the Netherlands*, op. cit., p. 91.

<sup>132</sup> *Ibid.*, p. 211-228.

<sup>133</sup> Piers MACKESY, *Statesmen at War: The Strategy of Overthrow, 1798-1799*, op. cit., p. 307.

<sup>134</sup> Robert G. ALBION, *Forests and Sea Power: the Timber Problem of the Royal Navy, 1652-1862*, op. cit., p. 178-179.

<sup>135</sup> *Ibid.*

tempo des opérations, et sont souvent mises devant le fait accompli par l'amiral, l'allié espagnol, et a fortiori les adversaires de la République. De plus le personnel dirigeant français est lui-même modifié dans le domaine maritime. Le 2 juillet, il est mis fin à l'étrange situation d'intérim de Talleyrand, sans compétence maritime, par la nomination comme ministre de la Marine de Bourdon de Vatry<sup>136</sup>. Le très faible temps passé en fonctions par Bourdon (qui est écarté après le 18 brumaire), ainsi que la présentation très défavorable qui en est faite par Barras dans ses mémoires, ont contribué à réduire l'éphémère ministre à quantité négligeable auprès de l'historiographie. Pourtant il semble difficile de réduire Bourdon au statut de créature de Talleyrand et Siéyès, comme le fait Barras ; sa nomination semble bien cohérente avec un tournant à gauche du Directoire exécutif, lui-même découlant du coup de force du 18 juin 1799<sup>137</sup>. En effet, Bourdon se signale notamment par son attachement à l'abolition de l'esclavage ; il a été membre de la Société des amis des Noirs, alors que son prédécesseur l'a fait fermer<sup>138</sup>. Le contraste est donc important. En tant qu'ancien ordonnateur de la Marine à Anvers, il annonce aussi la période future, où ce port prend une importance considérable dans le dispositif naval français<sup>139</sup>.

Le premier rapport conséquent du Ministre date du 20 juillet et concerne, sans surprise, la flotte de Bruix : « Appelé par votre confiance au ministère dans des circonstances graves et difficiles, mes premiers regards ont dû se porter sur l'armée navale de la République<sup>140</sup>. » Ce rapport entérine l'ordre d'abandon par Bruix de la Méditerranée, notamment car « toutes les puissances riveraines de ce vaste bassin sont en guerre avec la République<sup>141</sup> ». Mais en réalité, à cette date, l'amiral fait déjà route depuis trois jours pour la France, et Bourdon ne peut guère influencer. Le rapport insiste surtout sur les aspects positifs de la croisière, qui sont relayés par la suite dans la presse officielle ; la marine française doit se contenter « dans l'état d'infériorité où elle se trouve, d'avoir contraint les Anglais à des mouvements dispendieux, d'avoir déployé le pavillon républicain dans les deux mers, d'avoir mis nos alliés en activité, formé des officiers et des matelots<sup>142</sup> ». Pour l'avenir, une expédition en Irlande ou même en Angleterre est envisagée, mais sans plus de précisions. C'est dans ce contexte d'argumentation en défense de l'expédition de Bruix qu'est publié le discours de celui-ci aux marins de la flotte, où il affirme que la croisière vient compenser les échecs connus par la marine française durant l'ensemble de la période

<sup>136</sup> PVDE, tome 9, p. 95. Délibération du 14 messidor an VII (2 juillet 1799).

<sup>137</sup> Georges DURUY (éd.), *Mémoires de Barras, membre du Directoire*, vol. 3, *op. cit.*, p. 389.

<sup>138</sup> Bernard GAINOT, *Les officiers de couleur dans les armées (1792-1815)*, *op. cit.*, p. 100.

<sup>139</sup> PVDE, tome 9, p. 95. Délibération du 14 messidor an VII (2 juillet 1799).

<sup>140</sup> SHD-MV, BB4 131 f°22, « Rapport au Directoire exécutif », 2 thermidor an VII (20 juillet 1799).

<sup>141</sup> *Ibid.*, f°24.

<sup>142</sup> *Ibid.*, f°25.

révolutionnaire<sup>143</sup>. Le *Moniteur* insiste au même moment, début septembre 1799, sur les bénéfices de l'opération de Bruix :

Les opérations de cette campagne, si elles ont été sans grand éclat, ne sont pas cependant sans utilité. Des renforts envoyés pour la réduction d'Oneille révoltée ; l'apparition de l'armée et son mouillage près de Savone, au moment même où les austro-russes marchaient sur cette place (qui n'était ni approvisionnée ni convenablement armée) [...] ; des secours en munitions de guerre et de bouche donnés au général Moreau ; enfin la jonction avec les Espagnols, malgré la supériorité des ennemis, et la rentrée des deux escadres à Brest, où elles sont dans le meilleur état, et prêtes à reprendre la mer avec des équipages nombreux et exercés, c'est sur ces faits que s'appuie l'opinion qu'on doit prendre de cette sortie<sup>144</sup>.

La raison de cette campagne de presse est notamment liée à la venue à Paris de Mazarredo, au même moment ; celui-ci est courtoisé avec soin par les autorités françaises. Il se voit offrir une armure de la manufacture de Versailles, et une réception en son honneur est organisée par Barras<sup>145</sup>. Néanmoins, cette mise en scène de la puissance navale française et de celle de ses alliés rencontre un violent démenti avec l'annonce dans la foulée, le 10 septembre 1799, de l'effondrement du potentiel naval batave avec la capture de la flotte au Helder. Le Directoire exécutif est tenu au courant des modalités inquiétantes de celle-ci, c'est-à-dire la mutinerie des équipages, et envoie un message aux Conseils<sup>146</sup>. Plutôt que de cacher cette circonstance aux députés, le Directoire exécutif insiste sur la « trahison » des marins bataves, et en profite pour dresser un parallèle avec la perte de Toulon en 1793, et ainsi appeler à la vengeance<sup>147</sup>. Si l'optimisme est de rigueur dans les prises de paroles publiques du Directoire exécutif, le rapport du ministre sur la perte de la marine néerlandaise est sans concession : « La perte de la flotte de la marine batave entraîne des conséquences très graves pour la France [...] l'anglais n'aura plus besoin de garder le Texel par une station de vaisseaux<sup>148</sup>. »

La situation de la marine française aurait pu s'aggraver encore plus, car le projet du cabinet britannique pour la fin de la campagne de l'année 1799 s'avère tout simplement être de s'emparer de Brest. Suite aux déboires de l'expédition néerlandaise voulue par Grenville, le rapport de force au sein du cabinet bascule de nouveau du côté de Windham, partisan de s'appuyer sur les royalistes français. Et de fait, avec le renouveau de la guerre civile dans l'ouest durant l'année 1799, elle-même favorisée par l'orientation à gauche du Directoire exécutif, une opération lui semble possible.

<sup>143</sup> *La Clef du cabinet des souverains*, n°959, 19 fructidor an VII (5 septembre 1799), p. 3.

<sup>144</sup> *Gazette nationale ou le Moniteur universel*, n°348, 18 fructidor an VII (4 septembre 1799), p. 2.

<sup>145</sup> RLMC, tome 9, p. 330-331. « Arrêté du Directoire exécutif, qui ordonne qu'il sera délivré une armure complète de la manufacture de Versailles, au général espagnol Massaredo », 14 fructidor an VII (31 août 1799). *La Clef du cabinet des souverains*, n° 962, 22 fructidor an VII (8 septembre 1799), p. 6.

<sup>146</sup> PVDE, tome 10, p. 60. Délibération du 24 fructidor an VII (10 septembre 1799).

<sup>147</sup> RLMC, tome 9, p. 343-344. « Message du Directoire exécutif au conseil des Cinq-cents et des Anciens, relatif à la marine hollandaise », 24 fructidor an VII (10 septembre 1799).

<sup>148</sup> SHD-MV, BB1 15 f°09, « Rapport au Directoire exécutif », an VII (1798-1799). Le document est classé à tort dans le carton de l'année 1798, mais traite bel et bien de la prise de la flotte néerlandaise en 1799.

Comme contribution, le gouvernement britannique projette rien de moins que la prise de vive force de Brest par un débarquement de 30 000 hommes sous les ordres du général Grey<sup>149</sup>. L'affaire est prise très au sérieux outre-Manche ; en particulier, le comte d'Artois demande explicitement que la flotte de Brest passe sous le pavillon bourbon une fois la ville prise<sup>150</sup>. Quant à la flotte espagnole, elle doit être pour partie offerte aux Russes, en échange de leur contribution. La tenaille extérieure et intérieure qu'avait subie Brest en 1793-1794 semble donc un temps sur le point de se reformer ; les Chouans s'agitent à nouveau à partir de la fin de l'été 1799, mais toujours assez loin du Finistère<sup>151</sup>. Un débarquement est d'abord prévu à Douarnenez, afin de s'emparer des batteries du Goulet, ce qui permettrait de faire entrer la flotte britannique en rade pour une attaque combinée sur Brest<sup>152</sup>. Cette idée ambitieuse n'accouche finalement que d'un raid sans succès sur Belle-Île à la fin de l'année 1799. Beaucoup d'officiers anglais, comme le capitaine Pellew, déchantent d'ailleurs rapidement pour ce qui est du degré de motivation des Chouans : l'officier britannique les décrit en particulier comme des « coquins [...] qui, du moment qu'on chante la messe, se fichent de qui gouverne la France<sup>153</sup> ».

À cette date, le cadre chronologique de cette étude est dépassé, car le plan d'attaque sur Brest est abandonné durant l'hiver 1799-1800. Ce point vient souligner néanmoins que, contrairement à ce qui est sous-entendu plus ou moins clairement par les historiens de la période du Consulat et de l'Empire, à la fin du Directoire la France possède encore une force maritime susceptible de focaliser la Grande-Bretagne ; une force qui, d'ailleurs est en phase d'amélioration rapide.

### 3. Les orientations politiques et stratégiques de la marine française au 18 brumaire

Le grand nombre des travaux qui traitent de Bonaparte et de la mer communient généralement dans l'idée d'une marine « redressée » par le futur Napoléon, à l'image du reste du

---

<sup>149</sup> Piers MACKESY, *War Without Victory: The Downfall of Pitt, 1799-1802*, Oxford, Clarendon Press, 1984, p. 35.

<sup>150</sup> *Ibid.*, p. 62-63.

<sup>151</sup> Avec notamment les attaques sur Nantes et Angers : Robert TRIGER, « La prise du Mans par les Chouans, le 15 octobre 1799 : un épisode de la Chouannerie », *La Revue historique et archéologique du Maine*, tome XLVI, G. Fleury, Mamers, 1899, 98 p.

<sup>152</sup> Julian CORBETT, Herbert RICHMOND (eds.), *The Spencer Papers, op. cit.* vol. 3, p. 112-113.

<sup>153</sup> « rascals [...] who provided Mass be sung, care not a rush who governs France » (Piers MACKESY, *War without victory: the downfall of Pitt, 1799-1802, op. cit.*, p. 68).



pays<sup>154</sup>. Même des travaux à vocation universitaire tombent régulièrement dans cette vision simpliste, qui repose d'abord sur une image négative de la marine française de la période précédente, pourtant peu connue et abordée de manière monolithique et superficielle<sup>155</sup>. Cette approche interdit de voir qu'à la fin du Directoire, la marine française était déjà orientée positivement par bien des aspects. Il convient de ne pas tomber néanmoins dans un excès inverse : quelle que soit la qualité des choix de Bonaparte, celui-ci a les moyens politiques de les inscrire dans une longue durée, ce qui lui permet de trancher un certain nombre de débats, notamment en ce qui concerne le conflit de la plume et de l'épée dans les ports.

*L'outil naval, sa perception et son cadre d'emploi à l'automne 1799*

Dans son article sur « La marine au 18 brumaire », Pierre Lévêque dépeint une marine française handicapée par de lourds problèmes financiers et de personnels<sup>156</sup>. Si les difficultés sont très réelles, rien ne permet d'indiquer une particulière acuité de celles-ci durant l'année 1799. La perception de la décennie révolutionnaire comme un bloc a tendance à effacer les mouvements à l'intérieur de la période. Or, il importe de relever que la croisière de Bruix à l'été 1799 a vu la disparition d'un certain nombre de difficultés récurrentes de la marine républicaine. À en croire Bruix lors de son arrivée à Toulon, la réalisation des manœuvres et des réparations donne satisfaction :

Je ne dois pas terminer cette lettre sans vous dire un mot de l'état de l'armée navale ; je le dis sans exagération, elle est maintenant au pair des meilleures armées qu'ait jamais eues la France. Cinq à six mâts de hune rompus par la tempête ont été dépassés et remplacés sans arrêter un instant les mouvements de l'armée. [...] L'abordage de la nuit ne peut être imputé qu'à la maladresse des officiers subalternes. Les capitaines ne s'étaient pas couchés, depuis le 4 ; ils dormaient quand l'événement a eu lieu<sup>157</sup>.

Au moment de quitter la côte italienne, Bruix n'a pas changé d'avis ; selon lui, « la flotte républicaine acquiert chaque jour l'ensemble et la précision qui font gagner les batailles<sup>158</sup> ». S'il est difficile de se fonder sur des témoignages isolés pour véritablement désigner un progrès de la marine républicaine dans ce domaine, certains aspects de la vie navale ne peuvent se dissimuler en cas de défaillance grave. Il en va ainsi des questions de santé : la croisière, prolongée pendant plusieurs mois, ne semble pas avoir été touchée par la maladie et le scorbut en particulier, à la

---

<sup>154</sup> Paul ORTOLI, « Napoléon et la marine », *Revue du souvenir napoléonien*, n° 270, 1973, p. 2-6.

<sup>155</sup> Pierre LÉVÊQUE, « La marine française au 18 Brumaire », *Annales historiques de la Révolution française*, vol. 318, n° 4, 1999, p. 1-21.

<sup>156</sup> *Ibid.*

<sup>157</sup> Cité par Georges DOUIN, *La campagne de Bruix en Méditerranée, mars-août 1799*, op. cit., p. 118.

<sup>158</sup> SHD-MV, BB4 131 f°171, lettre de Bruix au président du Directoire exécutif, 22 prairial an VII (10 juin 1799).

différence des sorties comparables en 1793-1794. À Carthagène, après pourtant plusieurs mois de croisière, Bruix peut écrire à Talleyrand : « J'ai la satisfaction de vous informer que malgré les fatigues d'une manœuvre active il n'y a presque pas de malades dans l'armée et que le meilleur esprit anime nos équipages et nos garnisons, tous pensent comme leur chef qu'à force égale nous devons battre l'ennemi<sup>159</sup>. » S'il est difficile de s'appuyer sur le seul témoignage de l'amiral pour en inférer l'attitude des équipages, force est de constater qu'aucun incident de discipline majeur ne suscite la nécessité de cours martiales sortant de l'ordinaire pendant la croisière.

Ces progrès sont néanmoins largement masqués par la situation stratégique, qui est celle d'une domination numérique complète des Britanniques. Au 18 brumaire, la flotte combinée à Brest est surveillée par Bridport avec 32 vaisseaux, qui doivent couvrir l'invasion projetée du Finistère, qui n'a finalement jamais lieu<sup>160</sup>. À l'échelle du conflit dans son ensemble, la flotte française est réduite à 41 navires de ligne (avec notamment la perte de la plupart des vaisseaux vénitiens en Italie), et le potentiel naval batave a été presque entièrement anéanti au Helder<sup>161</sup>. Les nombreux travaux qui prennent le coup d'État de Bonaparte comme point de départ ne vont généralement pas plus loin que ce constat de blocage. De fait, les contemporains aussi se préoccupent de la neutralisation de la flotte française. La bataille à laquelle se dit prêt Bruix, du fait de l'entraînement de la flotte et de l'ardeur des équipages, n'a jamais lieu. En l'absence de succès notable, l'impatience de certains députés de la gauche, toujours liés aux armateurs corsaires, se fait sentir.

En particulier, durant le mois d'août 1799, la commission informelle de la Marine au sein des Cinq-Cents se montre déterminée à défendre les intérêts des corsaires face à une marine jugée impuissante. Par la voix de son rapporteur Leborgne, celle-ci propose, à rebours de la volonté du Directoire exécutif de mettre fin aux excès de la course, « non seulement de maintenir le système de la course maritime, mais d'en créer une marine auxiliaire, puissante et toujours active, pour l'appeler à de grandes et utiles entreprises<sup>162</sup> ». Il s'agit concrètement d'officialiser le rôle des corsaires comme supplétifs maritimes, afin de renforcer leur rôle, et de faire bénéficier leurs équipages à la fois de la Caisse des invalides de la Marine, de récompenses nationales pour les prises importantes, et d'une plus grande aide financière pour l'acquisition d'artillerie. Cette question de la marine auxiliaire fait l'objet d'une dense discussion aux Conseils, avec l'impression de plusieurs discours et rapports, ce qui permet de glaner un certain nombre d'informations sur la perception

---

<sup>159</sup> SHD-MV, BB4 131 f° 174-175, lettre de Bruix au Ministre de la Marine, 6 messidor an VII (24 juin 1799).

<sup>160</sup> Roger MORRISS, *The Channel Fleet and the Blockade of Brest, 1793-1801*, op. cit., p. 689.

<sup>161</sup> Voir Annexe n° 1.10.

<sup>162</sup> Claude Pierre Joseph LEBORGNE de BOIGNE, *Rapport fait par Leborgne, au nom de la Commission de marine, pour la création d'une marine auxiliaire : séance du 3 fructidor an 7*, Paris, Imprimerie nationale, 1799, p. 2.

de la marine et de son rôle. Pour Leborgne, il s'agit de mener une stratégie indirecte qui vise le commerce ennemi, et qui laisse une plus grande place à la course, ce qui n'a rien de bien original. Mais son projet est assorti de remarques frappantes : tout d'abord, il fustige le pivot oriental récent de la marine française, soulignant que « c'est en Occident que se trouve la source des richesses des états commerçants, comme la cause originaire de toutes les guerres maritimes ; l'Orient n'y entre pour rien depuis plusieurs siècles<sup>163</sup> ». Quant aux primes pour l'armement des corsaires, elles sont insuffisantes car « beaucoup au-dessous de celles qu'accordaient les anciennes ordonnances pour le trafic honteux des noirs<sup>164</sup> ». Enfin et surtout, le projet est assorti d'une charge violente contre la marine « régulière », qui donne la mesure de la frustration engendrée par le refus récurrent de la bataille côté français : « Parcourrons l'article marine des gazettes françaises et ennemies, nous n'y trouverons depuis près de trois ans que l'annonce des prises faites par la course française ; sans elle, nous ignorerions si nous avons des ports<sup>165</sup>. »

Face à cette offensive intéressée, les voix discordantes sont en apparence assez peu nombreuses. Néanmoins, Pierre-Clément de Laussat présente des arguments contre le projet : par son statut ambigu, mi-national mi-privé, l'hypothétique marine auxiliaire, c'est-à-dire les corsaires, peut engager diplomatiquement la France dans des conflits ou des violations du droit des neutres. Le député des Basses-Pyrénées refuse donc de « souffrir, dans un cours ordonné de choses, qu'il pût être tiré [...] un seul coup de canon d'autre autorité que de celle de [l]a puissance exécutive. Cependant, en France, selon notre résolution, le citoyen ou les associations de citoyens à qui il plairait d'en tirer en dépit d'elle, quoiqu'en son nom, d'un pôle à l'autre, le pourraient tout à leur guise<sup>166</sup> ». En plus de cette difficulté, de Laussat souligne le risque renforcé de concurrence avec la marine nationale pour les meilleurs matelots : « S'il y a autant d'honneur, et beaucoup plus de profit à servir dans la marine auxiliaire que dans la marine militaire, il est clair qu'on abandonnera, tant qu'on pourra, celle-ci, pour se jeter à l'envi dans l'autre<sup>167</sup>. » Malgré le bien plus grand nombre de discours imprimés en faveur du projet, c'est bien Laussat qui triomphe avec le rejet de la marine auxiliaire<sup>168</sup>. La République refuse donc un retour en force des partisans de la

---

<sup>163</sup> *Ibid.*, p. 7.

<sup>164</sup> *Ibid.*, p. 14.

<sup>165</sup> *Ibid.*, p. 17.

<sup>166</sup> Pierre-Clément de LAUSSAT, *Opinion de P.C. Laussat (des Basses-Pyrénées,) sur la résolution du 7 vendémiaire an 8, relative à la création et à l'organisation d'une marine auxiliaire : séance du 4 brumaire an 8, op. cit.*, p. 8-9.

<sup>167</sup> *Ibid.*, p. 9.

<sup>168</sup> Parmi les textes en faveur du projet, il faut signaler les suivants : Pierre-Sébastien BOULAY-PATY, *Observations faites par Boulay-Paty, de la Loire-Inférieure, sur la marine auxiliaire : séance du 7 vendémiaire an 8*, Paris, Imprimerie nationale, 1799, 8 p. Charles François Louis CAILLEMER, *Opinion de Caillemér (de la Manche), sur la résolution portant création d'une marine auxiliaire séance du 7 brumaire an 8*, Paris, Imprimerie nationale, 1799, 7 p.

course à outrance ; le retour progressif au principe du *free ships make free goods* se poursuit<sup>169</sup>. Ce point est important, car Bonaparte ne fait en réalité qu'achever la trajectoire entamée par le Directoire finissant, à savoir l'apaisement des neutres.

Le mal est néanmoins déjà largement fait en ce qui concerne une des puissances neutres : en effet, à l'été 1799, la quasi-guerre avec les États-Unis bat son plein, notamment du fait des atteintes précédentes au commerce de cette puissance par les unités françaises. À la différence des années précédentes, les États-Unis disposent néanmoins à cette date d'unités employées dans l'espace caraïbe pour protéger leur commerce. Les opérations de ces unités ont reçu une grande attention, s'agissant de la genèse de l'*U. S. Navy* ; en particulier le premier succès d'une frégate lourde américaine, la *Constellation*, qui s'empare le 9 février 1799 de la frégate française *Insurgente*<sup>170</sup>. Ce combat a donc lieu paradoxalement au moment où les premières consignes de modération dans le traitement des neutres, décidées à l'été 1798, sont parvenues à la marine française. En effet, l'*Insurgente* a pour ordre de ne pas s'en prendre aux neutres lorsqu'elle quitte la Guadeloupe pour une croisière prolongée au tout début de l'année 1799 ; le capitaine « respectera scrupuleusement ceux dont les expéditions sont en règle et surtout évitera de [les] détourner de leur voyage sur des soupçons sans fondements<sup>171</sup> ». Il est même prévu que la frégate participe au contrôle des corsaires trop peu scrupuleux<sup>172</sup>.

L'injonction nouvelle au respect de la neutralité américaine entrave le capitaine Barrault y compris au moment du combat lui-même. Le commandant de l'*Insurgente* se présente dans son récit comme « dans un grand embarras, vos ordres étaient de ne pas tirer sur le pavillon américain, une frégate anglaise pouvait bien s'en servir » ; avant d'engager le combat, « pour avoir le droit de me venger, il fallut recevoir une bordée entière de frégate de 24 et 12 [livres] qui a ajusté sans crainte<sup>173</sup> ». De toute façon, le combat était inégal et se solde par une rapide reddition du navire français. Cet incident majeur entraîne une autonomisation de la conduite de Desfourneaux, l'agent

---

<sup>169</sup> Voir à ce propos le rapport de Riou qui propose la réorganisation de la législation en matière de prises maritimes : François Marie Joseph RIOU de KERSALAUN, *Motion d'ordre faite par Riou (du Finistère), sur la législation relative aux prises maritimes : séance du 16 messidor an 7*, Paris, Imprimerie nationale, 1799, 4 p.

<sup>170</sup> Pour une histoire opérationnelle détaillée de la Quasi-guerre du point de vue américain, voir Michael A. PALMER, *Stoddert's War: Naval Operations During the Quasi-War with France, 1798-1801*, Annapolis, Naval Institute Press, 2000, 313 p.

<sup>171</sup> SHD-MV, BB4 139 f°30, « Instructions pour le citoyen Barreaux, capitaine commandant la frégate l'*Insurgente* destinée à rester attachée au service de la Guadeloupe et à sortir pour une croisière de trois mois », 11 nivôse an VII (31 décembre 1798).

<sup>172</sup> *Ibid.*, f°31.

<sup>173</sup> *Ibid.*, f°33, lettre de Barrault à Desfourneaux, agent du Directoire exécutif à la Guadeloupe, 29 pluviôse an VII (17 février 1799).

du Directoire à la Guadeloupe, car celui-ci autorise logiquement des représailles envers les Américains, alors que la volonté d'apaisement se poursuit à Paris<sup>174</sup>.

Le problème de la neutralité n'est néanmoins pas la seule pomme de discorde entre la France et les États-Unis : il faut y ajouter la question brûlante de Saint-Domingue. Au début de l'année, le Directoire exécutif acte que l'île est de fait indépendante sous la direction de Toussaint-Louverture, et ordonne un embargo sur les navires se rendant dans ses ports<sup>175</sup>. Dès lors, les accords entre les autorités américaines et le général noir sont vécus en Europe comme autant d'atteintes à la souveraineté française sur Saint-Domingue. En particulier, Leborgne, dans sa défense des corsaires à travers le projet de marine auxiliaire, en profite pour écorcher les Américains et leur accord qui « viole les droits de la métropole<sup>176</sup> ». Reste que la France apparaît séparée de sa colonie majeure des Antilles, et ce constat sonne l'échec du maintien d'une politique coloniale articulée à l'abolition de l'esclavage, ce qui offre des munitions à la droite contre le Directoire exécutif.

Il ne faut pas néanmoins conclure des déboires de la République dans la Caraïbe une pure et simple mort de l'Atlantique français. En effet, la bascule vers l'Afrique et la « colonisation nouvelle » a déjà commencé avec la mission de Landolphe vers le Sénégal et la côte africaine. Landolphe quitte Rochefort le 17 mai 1799 avec ses trois frégates, et se rend à Gorée en 33 jours sans plus d'incident que la capture d'un corsaire britannique de 20 canons<sup>177</sup>. Il peut donc débarquer sans difficulté son bataillon de couleur et renforcer ainsi la France au Sénégal, mais sans que sa mission ne marque de réalisation marquante dans la colonisation française de l'Afrique. La prochaine étape de la croisière de Landolphe l'emmène plus au sud, d'abord à Accra puis Lagos. En route, il est rattrapé par les réalités de la Quasi-guerre : il s'empare en effet de corsaires américains, car « d'après l'examen de leurs papiers et l'aveu des capitaines qui ont déclaré et signé qu'ils étaient armés en guerre, pour prendre les bâtiments français dont ils courraient s'emparer, leurs déclarations ont fait considérer cette nation comme ennemie de notre République<sup>178</sup> ». Arrivé à Lagos à la mi-novembre 1799, il a réalisé 29 prises à cette date, majoritairement issues du commerce<sup>179</sup>.

---

<sup>174</sup> Ulane BONNEL, *La France, les États-Unis et la guerre de course (1797-1815)*, op. cit., p. 99.

<sup>175</sup> PVDE, tome 7, p. 69. Séance du 3 nivôse an VII (23 décembre 1798).

<sup>176</sup> Claude Pierre Joseph LEBORGNE de BOIGNE, *Rapport fait par Leborgne, au nom de la Commission de marine, pour la création d'une marine auxiliaire : séance du 3 fructidor an 7*, op. cit., p. 11-12.

<sup>177</sup> SHD-MV, BB4 139 f°146, lettre de Landolphe au Ministre de la Marine, 20 messidor an VII (8 juillet 1799). Jean-François LANDOLPHE, *Mémoires du capitaine Landolphe, rédigés sur son manuscrit par J. S. Quesné*, vol. 2, op. cit., p. 319.

<sup>178</sup> SHD-MV, BB4 139 f°150, lettre de Landolphe au Ministre de la Marine, sans date (première page de la lettre manquante).

<sup>179</sup> *Ibid.*, f°153, « Tableau général des prises faites par la division du Sud, commandée par le citoyen Landolphe », 29 brumaire an VIII (20 novembre 1799).

Par la suite, sa division s'empare de l'île de Principe, dans le golfe de Guinée, prenant au passage six négriers anglais<sup>180</sup>. Les esclaves ne sont néanmoins pas libérés mais offerts aux autorités portugaises de l'île pour se les concilier, comme Landolphe l'affirme sans fard dans ses mémoires ; signe d'une fluctuation des principes abolitionnistes, difficilement pensable quelques années plus tôt<sup>181</sup>. Pendant son séjour, Landolphe utilise l'abolition comme outil de chantage ; il demande une rançon de guerre sous peine d'appliquer « les lois françaises », c'est-à-dire l'abolition de l'esclavage et la mise en liberté des noirs de l'île. La rançon est donc payée sans difficulté, et on mesure là à quel point l'arbitraire de l'officier joue dans l'application de lois qui n'ont plus le soutien qu'elles avaient quelques années plus tôt.

L'épilogue de l'expédition montre néanmoins la difficulté de mener ce type de raids typiques de la stratégie indirecte dans le contexte du degré de maîtrise de la mer acquis par les Britanniques en 1799. En effet, Landolphe quitte Principe en décembre et croise quelques jours à Sainte-Hélène, avant de traverser l'Atlantique sud et de relâcher à Buenos Aires ; où la coopération avec les Espagnols est des plus laborieuses<sup>182</sup>. En effet, l'officiel espagnol qui accueille les Français s'avère opposé aux idées révolutionnaires et à la République en particulier : « Ce mot de République parut lui offenser l'oreille<sup>183</sup>. » À cette date tardive, la forme du gouvernement de la France a donc conservé toute sa charge symbolique. Peut-être justement du fait d'une circulation de l'information par des adversaires de la France, une division britannique est alertée de la présence française et s'empare des frégates de Landolphe durant l'été 1800. La division compte notamment un vaisseau de 64, ce qui montre que ces vaisseaux ont encore un rôle très réel, notamment sur les théâtres lointains où la France ne peut se permettre d'envoyer des navires de ligne<sup>184</sup>.

Au moment où Landolphe est contraint de se rendre, la République qui engendre tant de tensions chez ses interlocuteurs espagnols a bien changé avec le coup d'État de Bonaparte. S'il ne relève pas de ce travail d'entrer en détail dans la période du Consulat, il importe néanmoins de jeter un regard sur cette ultime transition politique dans son rapport à la marine française.

---

<sup>180</sup> Jean-François LANDOLPHE, *Mémoires du capitaine Landolphe, rédigés sur son manuscrit par J. S. Quesné*, vol. 2, op. cit., p. 319.

<sup>181</sup> *Ibid.*, p. 360.

<sup>182</sup> *Ibid.*, p. 374.

<sup>183</sup> *Ibid.*, p. 383.

<sup>184</sup> *Ibid.*, p. 404.

*La marine et le 18 brumaire : la fin de l'ambition d'une marine véritablement républicaine ?*

Dans les semaines qui précèdent le coup d'État, la marine française poursuit une vie active qui vient souligner à l'envi que Bonaparte altère la trajectoire de la marine après sa prise du pouvoir, mais sans lui redonner une activité qui ne l'avait jamais quitté. Les ultimes documents produits par la direction politique du Directoire exécutif viennent aussi souligner qu'une marine républicaine était possible, dans la continuité des années précédentes, et à des lieues des orientations choisies sous le Consulat. Cette marine poursuit le combat contre l'esclavage, sous la direction de Bourdon de Vatry : il faut redire que le ministre en tant qu'ancien de la Société des amis des Noirs ne donne aucun signe dans sa correspondance d'une volonté de revenir sur l'abolition, bien au contraire<sup>185</sup>. Elle fonde ses ambitions sur l'innovation technique et scientifique, dans la continuité des expériences réalisées à Meudon : en 1799, c'est le sous-marin inventé par Fulton qui retient l'attention du pouvoir politique. Quatre jours avant le coup d'État, une des dernières décisions du Directoire exécutif est d'accorder des fonds à Fulton pour la construction du *Nautilus* à Brest, afin de s'en prendre aux navires bloqueurs<sup>186</sup>. Enfin, parmi les tous derniers messages du Directoire exécutif aux Conseils, il s'en trouve un qui porte sur « l'insuffisance des crédits de la marine en l'an VIII<sup>187</sup> ».

Si l'on reprend le diagnostic de Pierre Lévêque sur la marine au 18 brumaire, il convient donc de nuancer fortement son propos. Évoquer une « marine ruinée<sup>188</sup> » est possible ; mais il convient d'ajouter que les autorités de la République luttent dans la mesure de leurs moyens pour mettre fin à cette situation, comme le montre l'ultime message du Directoire exécutif. Quant à penser la marine républicaine comme « une marine conformiste », cette accusation n'est plus tenable si l'on accepte d'aller au-delà des questions individuelles et des sociétés savantes : en réalité la marine républicaine explore de nombreuses nouveautés durant la décennie, depuis les obus et boulets incendiaires jusqu'aux sous-marins, dans les derniers mois du Directoire<sup>189</sup>. L'action de Bonaparte vient donc rediriger l'action de la marine, et non la sortir de l'inertie.

---

<sup>185</sup> Bourdon agit notamment en défense des militaires de couleur après la dénonciation du traitement des compagnies de soldats noirs stationnées en Charente à l'été 1799 (PVDE, tome 9, p. 86. Message des Cinq-cents au Directoire exécutif, 6 messidor an VII-24 juin 1799).

<sup>186</sup> PVDE, tome 10, p. 125. Arrêté du 14 brumaire an VIII (5 novembre 1799).

<sup>187</sup> *Ibid.*, p. 123. Message aux Cinq-cents du 12 brumaire an VIII (3 novembre 1799).

<sup>188</sup> Pierre LÉVÊQUE, « La marine française au 18 Brumaire », art. cit., p. 1.

<sup>189</sup> *Ibid.*, p. 8.

Le coup d'État lui-même est bien sûr lié à la marine d'abord à travers le retour de Bonaparte. C'est la frégate *Muiron* (anciennement vénitienne), commandée par Ganteaume qui réalise la traversée de la Méditerranée en septembre 1799<sup>190</sup>. La très grande durée de la traversée (du 23 août au 9 octobre 1799) s'explique par la trajectoire particulièrement originale suivie : Ganteaume longe les côtes africaines jusqu'à Lampedusa, et ne rejoint les routes habituelles qu'en Méditerranée occidentale<sup>191</sup>. Ganteaume, pendant plusieurs mois, reste d'ailleurs attaché à Bonaparte dont il apparaît comme un conseiller sur les questions maritimes pendant les premiers mois du Consulat, avant d'être nommé à la présidence de la section de Marine du Conseil d'État ; un point essentiel pour comprendre la manière dont Bonaparte appréhende la marine durant la période suivante<sup>192</sup>.

La réception du coup d'État du 18 brumaire, un mois seulement après le débarquement de Bonaparte à Fréjus, se déroule dans les ports à l'image de l'ensemble des secousses politiques de la période révolutionnaire : l'annonce est faite aux amiraux commandant les flottes, associée à une demande de loyauté au nouveau personnel politique. Le 18 brumaire ne fait pas exception : le ministre envoie ainsi une circulaire initialement explicitement laudatrice du coup d'État, mais qui a été biffée pour en atténuer le propos (au moins dans le cas de celle destinée à Brest où le contre-amiral Delmotte commande la rade) :

Vous trouverez ci-jointe, citoyen général, la proclamation des consuls de la République sur les événements ~~importants et heureux~~ qui ont eu lieu depuis le 18 de ce mois. Ordonnez-en sur le champ la lecture à bord de tous les bâtiments qui sont sous vos ordres, et recevez des ~~marins~~ tous les Etats-majors et Equipages le serment déjà prêté par les Consuls. Je n'ai pas besoin de vous observer que cet acte doit être célébré avec toute la solennité que son importance exige : assurez les marins que le gouvernement veille à la fois à leurs intérêts ; et dites leur qu'il attend d'eux la continuation de ce zèle et de ce courage et de cette exactitude qui distinguent les armées de la République et qui en leur préparant de nouveaux succès, leur feront recueillir plus promptement la récompense de leurs travaux. Salut et fraternité<sup>193</sup>.

Un mois plus tard, à l'occasion de l'acceptation de la nouvelle Constitution par acclamation, le contenu politique donné aux récents bouleversements n'apparaît guère plus clairement, puisqu'il s'agit de terminer la Révolution, antienne connue à cette date : « Je n'ai pas besoin de vous inviter, Citoyen général, à mettre la plus grande solennité à la présentation que vous allez faire de ce nouveau pacte social qui, en terminant la Révolution, consolidera la gloire et

<sup>190</sup> Patrice GUENIFFEY, « Chapitre VI. Le retour d'Égypte » dans *Le Dix-huit Brumaire. L'épilogue de la Révolution française (9-10 novembre 1799)*, Paris, Gallimard, 2021, p. 206-208.

<sup>191</sup> *Ibid.*

<sup>192</sup> Voir notamment Thierry LENTZ (éd.), *Correspondance générale de Napoléon Bonaparte, tome II, La campagne d'Égypte et l'avènement, 1798-1799, op. cit.*, p. 1106. Lettre de Bonaparte à Ganteaume, 28 frimaire an VIII (19 décembre 1799).

<sup>193</sup> SHD-MV, BB4 131 f°256, lettre de Bourdon à Delmotte, 21 brumaire an VIII (12 novembre 1799).



la puissance de la République française<sup>194</sup>. » Selon Pierre Lévêque, la réception du bouleversement politique dans les ports est caractérisée par le calme, et les cérémonies qui l'entourent, par leur caractère délibérément et presque exclusivement militaire<sup>195</sup>. Les autorités locales sont notamment exclues de la cérémonie d'acceptation de la Constitution à Brest, au profit d'une prestation de serment rassemblant marins, soldats et ouvriers de l'arsenal<sup>196</sup>. Dans son discours, l'agent maritime d'Anvers laisse entendre que le tournant politique en cours vient mettre fin aux désarmements d'unités de la marine qui sont ensuite employées par des particuliers en course : « Marins, vous ne verrez plus les vaisseaux de la République, instruments nécessaires à votre gloire, passer dans les mains d'avidés armateurs et transformés en corsaires<sup>197</sup>. » À cette date, cette politique menée par Pléville Le Pelley avant le traité de Campo-Formio est pourtant terminée depuis longtemps, mais le propos annonce le triomphe définitif des militaires au sein de l'appareil de la marine<sup>198</sup>.

Il semble clair que le coup d'État est apparu à un certain nombre d'acteurs comme un moyen de régler leurs comptes avec le Directoire. Ainsi le capitaine Ségond de la *Loire*, frégate capturée après plusieurs combats lors de l'expédition d'Irlande, s'en prend-il à l'hiver 1799-1800 aux officiers et administrateurs de la Marine, qui selon lui ont calomnié son attitude et l'ont privé de secours financiers à son retour en France. Son propos donne à voir les espoirs suscités par le renversement du régime :

Je viens de donner une faible idée de la manière dont les officiers de la Loire, de retour dans leur patrie, ont été traités par des hommes dont la puissance n'était fondée que sur un prétendu échafaudage de principes de justice et d'égalité ; que peut-on opposer aux faits que j'ai cités ? La pénurie en finances ? J'observe qu'à cette époque, les coffres n'étaient vides que pour les officiers de la Loire, ils étaient pleins pour les créatures. [...] Consolerez-vous, le chef des soldats qui combattirent dans vos rangs, vient de renverser à ses pieds la coupe de l'injustice directoriale<sup>199</sup>.

La marine n'est pas le seul milieu où l'entrée dans le Consulat donne lieu à des espoirs de revanche ; ainsi parmi les savants, nombreux sont ceux qui projettent leurs espoirs dans le nouveau régime, avant de déchanter<sup>200</sup>.

Dans la marine, les continuités l'emportent néanmoins dans un premier temps, y compris sur le plan stratégique. Parmi les toutes premières décisions de Bonaparte après sa prise de pouvoir,

---

<sup>194</sup> *Ibid.*, f° 257, lettre du Ministre de la Marine à Delmotte, 25 frimaire an VIII (16 décembre 1799).

<sup>195</sup> Pierre LEVEQUE, « La marine française au 18 Brumaire », art. cit., p. 12-13.

<sup>196</sup> *Ibid.*, p. 13.

<sup>197</sup> Cité par Pierre LÉVÊQUE, « La marine française au 18 Brumaire », art. cit., p. 14.

<sup>198</sup> Voir *supra*, chapitre neuf, 3.

<sup>199</sup> SHD-MV, BB4 122 f° 168-170, « Réponse du capitaine de frégate Segond... », pluviôse an VIII (janvier-février 1800).

<sup>200</sup> Jean-Luc CHAPPEY, « Les Idéologues face au coup d'État du 18 brumaire an VIII. Des illusions aux désillusions », *Politix*, vol. 14, n° 56, 2001, p. 55-75.

il faut souligner la recherche de l'apaisement du conflit avec les États-Unis, et le gain des faveurs des neutres en général, qui met fin aux tergiversations et aux incohérences de la période précédente<sup>201</sup>. Bonaparte ne dévie pas de cette ligne claire et se donne les moyens de la mettre en œuvre avec succès ; notamment car il ne tient aucun compte des craintes des milieux corsaires, qui s'appuyaient en particulier sur leurs relais au sein du pouvoir législatif, dont l'importance est singulièrement réduite dans la nouvelle Constitution. Sur le plan militaire, il s'inscrit en revanche dans la continuité de la stratégie indirecte la plus classique, prenant des renseignements notamment auprès de Ganteaume pour des opérations de raid et diverses croisières ; en particulier concernant Terre-Neuve<sup>202</sup>. Parmi celles-ci, il faut néanmoins souligner l'intérêt immédiat de Bonaparte pour Saint-Domingue<sup>203</sup>. Ce n'est qu'après la défaite de l'Autriche à terre durant l'année 1800 qu'une nouvelle séquence navale s'ouvre, marquée notamment par l'importance croissante des flottilles, en particulier celle de Boulogne. Mais dès le 18 brumaire, la direction politico-stratégique de la guerre navale en France a été altérée entièrement : Bonaparte, seul, arbitre, avec l'aide de conseillers dont le caractère en partie courtisan ne s'efface pas au moment de leur accession à des fonctions officielles. La marine, peu à peu, cesse d'être celle de la République pour appartenir à Napoléon Bonaparte.

---

<sup>201</sup> Dès le lendemain du coup d'État, Bonaparte s'attelle clairement au dossier américain : Thierry LENTZ (éd.), *Correspondance générale de Napoléon Bonaparte, tome II, La campagne d'Égypte et l'avènement, 1798-1799, op. cit.*, p. 1091.

<sup>202</sup> *Ibid.*, p. 1115. Lettre de Bonaparte à Forfait, Ministre de la Marine, 4 nivôse an VIII (25 décembre 1799).

<sup>203</sup> *Ibid.*, p. 1106. Parmi les projets soufflés par Ganteaume dans le cadre d'une stratégie indirecte, il faut noter l'idée d'envoyer un vaisseau et deux frégates dans le golfe de Guinée.

## Conclusion de la quatrième partie

La période qui s'écoule de 1797 à 1799 constitue une séquence bien spécifique de la guerre navale républicaine. À chacune de ses bornes se trouve l'action de Bonaparte, qui signe le traité de Campo-Formio, et qui clôt la période avec son coup d'État du 18 brumaire. Sans qu'il puisse être tenu seul responsable, du fait des rêves d'Orient qui parcourent la société française durant tout le siècle, le général se trouve néanmoins à la source d'une réorientation stratégique majeure. L'effort de guerre naval français se réoriente vers la Méditerranée en 1798, dans le cadre d'un rêve impérial et colonial, et tourne ainsi le dos aux solidarités républicaines, avec les États-Unis et l'Irlande. Cette réorientation se trouve exempte de réelle transformation stratégique. Il n'est guère question de rechercher la bataille et la maîtrise de la mer, même lorsque l'opération envisagée est le débarquement en Angleterre, soit avant le tournant égyptien. La stratégie indirecte continue de faire consensus parmi les acteurs politiques et militaires, bien que qu'elle n'ait plus de réelle cohérence avec l'abandon des opérations d'attrition au profit du rêve d'une opération unique et décisive, qui théoriquement suppose au contraire la maîtrise de la mer.

Cette incohérence est au fondement d'une autre caractéristique de la période : l'échec. En effet, la marine française ne parvient pas à réaliser d'opérations décisives, et ne mène pas non plus de croisières particulièrement menaçantes ou dommageables durant la période. Quant à l'expédition d'Égypte, le désastre naval et l'échec global de l'opération a d'importants retentissements diplomatiques et militaires. L'indécision stratégique qui a présidé à l'organisation de l'expédition y est pour beaucoup ; à aucun moment la nature de l'opération d'un point de vue maritime ne semble avoir été tranchée : s'agit-il d'opérer dans un espace méditerranéen maîtrisé par la marine française, ou d'exercer un débarquement en catimini, à l'image de l'expédition d'Irlande de 1796 ? L'inaction de la flotte après le débarquement en Égypte, à l'origine directe de la destruction de la flotte, se comprend dans ce contexte.

Néanmoins, en même temps qu'il importe de souligner l'échec du pivot méditerranéen de la marine française en 1798, il convient aussi de le relativiser. Au vu des effectifs de la ligne de bataille française cette année-là, toute ambition de maîtrise de la mer était impossible, et le reste a fortiori après Aboukir. La bataille n'a donc modifié qu'à la marge la nature de la menace que peut poser la marine française ; en revanche, les moyens déployés en Méditerranée ont cruellement manqué pour venir en aide aux insurgés irlandais du printemps, ce qui montre l'inanité du choix stratégique. À l'issue de la campagne, la marine française conserve en réalité une capacité de nuisance réelle, comme le souligne la croisière de la flotte de Brest en 1799. Malgré le peu de résultats concrets, il ne faut pas en effet sous-estimer la perturbation en cascade de toutes les

stations britanniques ou presque par la présence à la mer d'une flotte importante. Comme le souligne Charles B. Arthur,

Alors que la croisière de Bruix, analysée du point de vue de la position française, a été réduite traditionnellement aux proportions d'un sujet de plaisanterie, la vérité est qu'elle a semé la consternation, la terreur et le choc dans la flotte méditerranéenne de Saint-Vincent, dans l'Amirauté et dans le gouvernement britannique<sup>204</sup>.

Dans le reste de l'Atlantique non plus, la marine française n'a pas disparu. Néanmoins, la période voit un détournement du continent américain, liée à l'autonomisation de Saint-Domingue et aux déboires croissants avec les États-Unis ; parfois au profit de l'Afrique, cadre de la croisière de Landolphe en 1799. Les liaisons avec les colonies guyanaise et guadeloupéenne se poursuivent pourtant, notamment à la faveur des déportations, mais les unités employées sont réduites à des navires légers, qui sont de plus fréquemment capturés. L'insistance sur le succès de la *Bayonnaise* dans la presse et la parole publique du Directoire exécutif donne surtout à voir en réalité la rareté de ce type de duels remportés.

Néanmoins, cette réaction témoigne de l'intérêt continu porté à la marine dans le débat public. En particulier, la question des corsaires et de la navigation neutre fait l'objet de débats ardents aux Cinq-Cents et aux Anciens. Ces discussions témoignent pourtant aussi de la frustration suscitée par les échecs récurrents de la marine. De même, déconvenues et rancœurs sont perceptibles au sein du corps des officiers ; il n'est donc pas étonnant que le coup d'État de Bonaparte y ait suscité des espoirs et des attentes. Le bilan de ces deux années est donc indéniablement négatif pour la direction politico-stratégique de la marine française, qui tend à s'effacer de plus en plus dans son autonomie, au profit de la subordination à l'armée en général et à Bonaparte en particulier ; mais jusque dans les derniers instants, le Directoire exécutif se préoccupe de la marine, de son financement et des armements nouveaux qui peuvent lui redonner l'avantage, comme le sous-marin.

---

<sup>204</sup> « *While the Bruix cruise as analysed from the point of view of the French naval position has been reduced by traditional representation to the proportions of a laughing matter, the truth is that it struck consternation, terror, and shock, into Saint Vincent's mediterranean fleet, the Admiralty, and the British government.* » (Charles B. ARTHUR, *The Remaking of the English Navy by Admiral St. Vincent : Key to the Victory Over Napoleon : the Great Unclaimed Naval Revolution (1795-1805)*, op. cit., p. 137).

## Conclusion générale

Durant la 1<sup>ère</sup> République, de 1792 à 1799, la marine française fait l'objet d'une attention continue de la part des instances de direction politique de la guerre qui se succèdent : Conseil exécutif, Comité de salut public, Directoire exécutif, ce qui n'exclut pas les erreurs et orientations délétères. Son organisation est discutée amplement dans le cadre de la Convention et des Conseils du Directoire ; non sans que les discussions soient parfois superficielles ou excessivement centrées sur certaines questions, comme la répartition des fonctions au sein des ports entre officiers militaires et civils. Le ministère de la Marine et ses différents bureaux, notamment le 1<sup>er</sup>, en charge des mouvements, produisent durant toute la période des documents qui visent à éclairer les autorités politiques sur les besoins de la marine et les différentes possibilités stratégiques, arbitrées au plus haut niveau de l'État. De fait, loin d'être indifférentes aux questions stratégiques maritimes, les autorités de la République mettent en œuvre avec enthousiasme les stratégies navales les plus variées durant la courte durée de la période : sous la Convention, stratégie indirecte pure et course à outrance avec Kerguelen en 1793, puis tentative de maîtrise de la mer fondée sur l'innovation en matière d'artillerie durant la campagne de 1795. Le Directoire exécutif, quant à lui, se cantonne au domaine de la stratégie indirecte mais jongle avec des versions bien différentes de celle-ci : chasse aux convois à la fin 1795, combinaisons coloniales en 1796, volonté de débarquement ensuite, dans des espaces divers et selon des modalités variées. Sans forcément insister sur la pertinence des orientations choisies, au-delà de la rectification de certaines outrances historiographiques, il s'est agi ici d'illustrer l'existence de cette direction politico-stratégique de la guerre navale républicaine.

### *Marine et République : liaison complexe et non oxymore*

La question des succès et des échecs de la marine républicaine ne peut être entièrement évitée néanmoins, car pour une bonne partie de l'historiographie, l'articulation des deux concepts s'apparente à une contradiction et doit donc accoucher forcément de la défaite et de l'échec. Ce travail a tenté de montrer que l'essentiel de la décision militaire durant la période se joue à l'échelle du rapport de force et des orientations stratégiques, sans que la nature du régime n'influe en profondeur sur le conflit. De plus le régime républicain se montre capable, notamment à travers le Comité de salut public, de se doter d'institutions capables de mener la guerre de manière efficace en termes de prise de décisions. En insistant sur l'articulation concrète entre politique, stratégie et

opérations, il s'est agi de montrer comment, au quotidien, à bas bruit, se construit cette marine républicaine. Un point notamment semble essentiel : la validation finale de la stratégie navale par des civils ne semble pas avoir donné lieu à des erreurs militaires majeures. De fait, la sphère politique semble avoir approuvé presque systématiquement les documents proposés par le ministre et ses adjoints chefs de bureaux, notamment celui de la division en charge des mouvements. Ces hommes relativement obscurs (dans le cas des administrateurs) ont donc eu un rôle fondamental de conseillers dans la stratégie navale de la France : il s'agit là d'un point important pour la compréhension du processus de décision stratégique et du rapport entre politique et militaire. Le recours fréquent à l'expertise des officiers, dans les bureaux de la Marine et en dehors de ceux-ci vient contredire l'image de Directeurs ou de membres du Comité de salut public assimilés à des civils incompetents employant la flotte en fonction de leurs caprices. La seule séquence où le politique semble s'être en partie émancipé du militaire, se trouve être celle qui concerne les munitions explosives et incendiaires, sur l'emploi desquelles le Comité de salut public insiste lourdement, malgré les réticences de plusieurs officiers. Mais ce cas de figure reste rare : à l'échelle inférieure, les représentants en mission ne semblent pas avoir tenté d'influer ou de contredire de manière générale les militaires qui leur étaient associés. De ce point en découle un autre, fondamental : la mise au pas à des degrés divers de la marine par les généraux, d'abord Hoche pendant l'expédition d'Irlande, puis Bonaparte pour celle d'Égypte, répond à l'initiative de ces militaires, et non à des manquements de la direction civile de la guerre navale, qui constitueraient une forme de vide à combler. La concentration des pouvoirs entre les mains de Bonaparte se trouve même être une des causes de l'échec final en 1798, car il délaisse largement la marine une fois débarqué. Il est en réalité possible d'affirmer qu'Aboukir a notamment pour origine un manque d'esprit républicain dans la structure de l'expédition ; plutôt que de l'attribuer à l'existence de ce régime politique.

Le point le plus complexe dans les relations entre marine et République tient au rôle du législateur. En effet, les histoires de la marine sous la 1<sup>ère</sup> République sont généralement autant de brûlots contre le régime parlementaire de la III<sup>e</sup>, qui est attaquée à travers sa devancière. Dès l'affaire du Nootka Sound, le problème se pose ; comment, en régime d'assemblée, conserver « l'unité, le secret, la rapidité<sup>1</sup> » d'une diplomatie royale ? En affaiblissant l'alliance avec l'Espagne par ses déclarations intempestives, la gauche semble bel et bien mettre en danger les appuis maritimes de la France. Néanmoins, l'assemblée finit par voter sans difficulté un armement contre la Grande-Bretagne. De même durant toute la période, les parlementaires soutiennent d'un bloc l'essentiel des mesures touchant à la marine militaire. Il semble donc délicat d'articuler le régime

---

<sup>1</sup> AP, vol. XV, p. 535. Discours du comte de Virieu du 14 mai 1790 à l'Assemblée nationale.

d'assemblée avec l'impuissance militaire, notamment dans le domaine naval. Néanmoins, un point soulève la difficulté de confier les affaires maritimes à des élus majoritairement sans qualification : la question du droit des neutres.

En effet, les multiples revirements des assemblées révolutionnaires successives autour de la liberté des mers et de l'acceptation du principe du *free ships make free goods* illustrent la difficulté d'un régime d'assemblée à articuler une politique cohérente lorsqu'elle est travaillée par des intérêts divergents. Ainsi les députés proches des milieux corsaires (comme Taveau, député notamment de Honfleur sous la Convention) défendent autant que possible une législation restrictive dans sa définition de la navigation neutre, afin de multiplier les cibles pour les armateurs et marins de leur circonscription. L'intérêt plus diffus et général de défendre la navigation neutre trouve assez difficilement des avocats. Le résultat, ce sont les multiples revirements de politique maritime en termes de régime des prises durant la période révolutionnaire. À l'inverse, Bonaparte n'a aucune difficulté à imposer le régime du *free ships make free goods* dès sa prise de pouvoir, et à le maintenir sans altération, n'étant que très peu tenu par les doléances des ports corsaires<sup>2</sup>. Néanmoins, il est permis de penser que cette facilité d'exécution se paye par la perte de nombreuses forces vives dans le débat public, et par une concentration des pouvoirs délétère, à l'image là encore de l'organisation qui a présidé à la campagne méditerranéenne de 1798.

En somme, les questions navales constituent donc une illustration particulièrement aiguë du débat classique sur la répartition des pouvoirs entre exécutif et législatif, lui-même compris dans celui sur la nature du régime politique. Il ne faut pas néanmoins limiter l'appréhension politique de la marine de la République au domaine institutionnel. La marine républicaine est aussi une marine révolutionnaire : elle est elle-même impliquée dans les bouleversements politiques de la société. Cette réalité se traduit notamment à travers la question de la discipline à bord. Une des réalités marquantes des premières années de la période se trouve être le développement d'un modèle de mutinerie propre au régime républicain, où les refus d'obéissance s'inscrivent dans une forme de dialogue avec les autorités. Des deux côtés, aucune violence ou presque n'est exercée. L'insurrection se trouve donc en partie tolérée ; le régime républicain, lui-même issu de l'insurrection, éprouve les plus grandes difficultés à disqualifier ce mode d'action. Il faut les mesures répressives de Jeanbon Saint-André, articulées à une pédagogie de la subordination à la loi en République pour mettre fin à cette parenthèse où l'obéissance des équipages est consentie pour l'essentiel. Les mesures de durcissement de la discipline s'accumulent par la suite, et à la fin de la période le quotidien des navires ne semble plus guère avoir été différent de celui de l'Ancien

---

<sup>2</sup> Silvia MARZAGALLI, « La guerre européenne et ses effets sur le commerce atlantique », dans *Bordeaux et les Etats-Unis, 1776-1815. Politique et stratégies négociantes dans la genèse d'un réseau commercial*, art. cit., p. 92.

Régime. Pour le mois de frimaire an VIII, soit novembre-décembre 1799, la flotte de Brest compte onze affaires portées devant les tribunaux disciplinaires ; un seul acquittement, deux condamnations à des coups de cale\* (pour des voies de fait sur des officiers marinières) et une à douze coups de corde (ou fouet<sup>3</sup>). Néanmoins les condamnations aux fers restent très présentes ; en particulier, des peines physiques sont commuées en restriction de liberté en appel ou par l'action du commandant du navire ou même de la flotte. Il est probable qu'une étude plus détaillée conclue au maintien de certaines spécificités révolutionnaires dans le maintien de la discipline au sein de la marine républicaine.

Quoi qu'il en soit, il est essentiel d'insister sur le maintien du processus politique révolutionnaire durant toute la période, qui est marquée par l'exceptionnalité. Pas plus dans la marine que dans les autres secteurs de la société, le Directoire ne correspond à la fin de la Révolution. De nombreux éléments conservent une charge politique importante, notamment les noms de navires. À l'été 1800 encore, Gicquel des Touches se réjouit « de voir le *Tyrannicide* échanger son nom barbare contre celui de *Desaix*<sup>4</sup> ». Surtout, l'abolition de l'esclavage continue de singulariser la marine française durant la période directoriale, et celle-ci se trouve au fondement de la singulière guerre de course pratiquée par la France républicaine dans les Caraïbes, au moyen d'unités très légères fréquemment armées par des marins de couleurs. Quant aux officiers promus pendant la Révolution, ils témoignent jusque dans la période suivante, par leur simple présence, des bouleversements de la décennie. En effet, nombreux sont les hommes de l'an II qui poursuivent leur carrière sans difficulté sous le Consulat et l'Empire, à l'image de Gantheaume. En effet, l'étude opérationnelle détaillée des engagements de la période révolutionnaire qui a été réalisée ici n'a pas mis au jour de défaillances particulièrement récurrentes au sein du corps des officiers de la Révolution, fréquemment ciblés comme inférieurs à leurs devanciers d'Ancien Régime, mais sans que des exemples concrets ne soient généralement mis en avant. En réalité, les succès et les échecs de la période sont avant tout dictés par les contingences stratégiques.

### *Rendre à la stratégie navale révolutionnaire sa rationalité*

En ce qui concerne l'appréhension de la stratégie navale révolutionnaire, la réflexion est partie du constat de la quasi-unanimité des historiens à condamner la direction révolutionnaire de

---

\* Il s'agit, en France, d'attacher le condamné à une barre de cabestan, elle-même reliée à une vergue du grand mât et de le jeter ainsi à la mer à une ou plusieurs reprises. La cale se trouve au sommet de la hiérarchie des punitions physiques.

<sup>3</sup> SHD-MV, BB4 131 f°12, « État sommaire des jugements rendus à bord des différents bâtimens de l'armée navale », 1<sup>er</sup> nivôse an VIII (22 décembre 1799).

<sup>4</sup> Auguste Marie GICQUEL des TOUCHES, « Souvenirs d'un marin de la république, première partie », art. cit., p. 193.



la guerre comme incapable d'envisager une nécessaire recherche de la maîtrise de la mer ; analyse qui contraste avec l'orientation de la plupart des écrits français de l'époque, qui déplorent à l'inverse un trop grand emploi des escadres, auquel il aurait fallu préférer d'emblée une stratégie indirecte accordant une large place à la course. Cette contradiction se résout d'abord et avant tout par une juste mesure du rapport de force pendant la décennie, elle-même articulée à une prise au sérieux de l'impact des événements révolutionnaires sur la situation stratégique. Ce dernier point concerne surtout le phénomène de la contre-révolution, dont la mesure n'est que rarement prise dans la littérature en langue anglaise, et sur laquelle beaucoup d'ouvrages en français gardent aussi un silence gêné. En effet, l'insurrection vendéenne place la flotte de Brest sur une stricte défensive pendant toute l'année 1793, et son influence se fait sentir bien après cette date. Les opposants à la République en général participent aussi à la perte de nombreux vaisseaux, à Toulon évidemment mais aussi dans les Antilles.

À partir de cette séquence, en tenant compte de plus des vaisseaux rasés car reconnus inemployables dès leur première inspection au moment de l'entrée en guerre, la République ne dispose plus des effectifs pour espérer renverser la maîtrise de la mer face à une vaste coalition de puissances maritimes, même en supposant des succès majeurs. Encore les forces sont-elles toujours surestimées puisque de nombreux vaisseaux sont doublés en cuivre et chevillés en fer, une véritable bombe à retardement qui oblige au retrait rapide d'un grand nombre de vaisseaux, notamment après la croisière dite du « Grand Hiver ». Dans ce contexte, il n'est pas étonnant que la marine française s'en soit tenue à des opérations dictées par les circonstances, comme la défense d'un convoi de grain en 1794. Ce n'est qu'avec la conviction que les innovations en termes d'artillerie préparées à Meudon en 1794-1795 permettent de donner un avantage considérable aux vaisseaux républicains que le Comité de salut public thermidorien s'engage avec enthousiasme dans une opération de maîtrise de la mer en Méditerranée. Celle-ci doit être acquise par le transfert de forces depuis Brest chargées des boulets incendiaires et obus explosifs censés assurer une supériorité sans conteste à la marine française dans cet espace : il faut souligner l'originalité et le caractère ambitieux de ce projet de campagne, à des lieues d'une indifférence supposée des Conventionnels aux questions maritimes. Mais le transfert des forces lui-même engendre des pertes, et les munitions nouvelles ne tiennent pas leurs promesses en Méditerranée et dans l'Atlantique. Durant ces opérations, des pertes importantes sont subies, qui viennent s'ajouter à celles des années précédentes et apparaissent inutiles. Ce sont ces opérations qui sont critiquées par Forfait ou Ramatuelle à la fin du conflit ; et l'exaspération des Conventionnels, ajoutée à l'approfondissement de la réaction thermidorienne, engendre un tournant majeur : la mise en place d'une stricte stratégie indirecte. Pendant le reste du conflit naval, il n'y a plus d'occurrence d'une recherche délibérée du

combat par la marine française. À la place, les Conventionnels recherchent l'attrition du moral ennemi et des finances à travers l'attaque de son commerce, ainsi que des descentes ponctuelles.

Les succès de cette stratégie, forcément peu spectaculaires par rapport au gain d'une bataille en ligne, sont restés dans l'ombre. Pourtant, la capture des convois britanniques de la Jamaïque et du Levant en 1795, l'attaque de Terre-Neuve et le renforcement des croisières de navires légers dans les Antilles en 1796 accroissent la pression sur la Grande-Bretagne. Avec l'expédition d'Irlande en 1796-1797 et la descente sur Fishguard au printemps suivant, malgré l'absence de réussite majeure, l'objectif d'atteindre la volonté ennemie de combattre est rempli. En effet, les négociations de Lille à l'été 1797 donnent à voir un cabinet britannique disposé à en finir avec le conflit sans avoir rempli ses buts de guerre initiaux, à savoir le maintien des Flandres en dehors de la domination française, voire le renversement de la République. Néanmoins, la mauvaise volonté française à trouver un accord (associée au changement d'orientation politique lié au coup d'État de fructidor) amène à une poursuite du conflit.

Celui-ci plonge alors dans l'inconnu au niveau stratégique naval. En effet, les succès de la stratégie indirecte française, remportés en évitant l'adversaire, sont le pendant d'une domination croissante des Britanniques sur les mers. Depuis le début du conflit, le commerce français au long cours a disparu, et l'habitude de plus en plus marquée d'éviter le combat contribue à faire systématiquement pencher la balance côté britannique dans les duels d'unités. Pour terminer le conflit par un franc succès sans contester la maîtrise de la mer, il ne reste donc guère d'options au Directoire exécutif. Celui-ci se range à une solution simple en apparence à cette équation stratégique : débarquer une armée complète sous la direction de Bonaparte en Angleterre. Avec la paix de Campo-Formio, la République a les mains libres pour mener à bien ce projet. Mais les difficultés de mener un débarquement majeur sans maîtrise de la mer ne tardent pas à apparaître, et le projet est repoussé le temps de mener une expédition périphérique, sur le théâtre égyptien. Il apparaît rapidement que celle-ci repose sur des fondements stratégiques fragiles. Sans mettre en danger des intérêts britanniques majeurs, elle expose la flotte de la Méditerranée à l'adversaire, puisque l'expédition prend la mer en sachant l'adversaire présent sur le théâtre des opérations. Mais à cette date, l'ascendant politique pris par Bonaparte lui assure la subordination des forces maritimes locales, ce qui n'est pas pour rien dans le désastre d'Aboukir. En effet, la flotte française reste inactive en Égypte, sans direction cohérente, une fois le débarquement réalisé. À partir de la défaite d'Aboukir, il apparaît que le Directoire exécutif a pour principal but dans le domaine maritime de préserver son dernier atout majeur, la flotte de Brest, mais sans renoncer à l'employer. Cette étroite ligne de crête explique que malgré plusieurs opportunités, Bruix à la tête de la flotte refuse de rechercher le combat, préférant faire la démonstration du potentiel naval restant de la France.

En somme, la stratégie navale républicaine n'a cessé de s'adapter aux évolutions réelles ou perçues du rapport de force, et ainsi d'explorer un vaste champ de possibilités stratégiques. La tentative de contester la maîtrise de la mer, malgré le rapport de force désastreux, au moyen d'innovations techniques, témoigne de cette pugnacité. Quant à la stratégie indirecte, elle se trouve à la fin de la période être la seule carte à jouer, sauf à croire qu'une accumulation de succès partiels permettrait au long terme de contester la maîtrise de la mer. Après six ans de guerre, cet horizon semble inatteignable et il apparaît bien plus logique de maintenir la pression et la flotte en vie, en attendant un règlement diplomatique, qui finit en réalité bel et bien par avoir lieu.

### *L'étrange victoire : la fin de la guerre navale 1799-1802*

Au terme de l'été 1799, la demande d'enveloppe budgétaire du ministère de la Marine pour l'an VIII est accompagnée d'un texte qui se veut résolument optimiste sur la stratégie indirecte en cours :

La République n'a plus de Marine ? qui a conduit en Égypte la formidable armée qui a conquis à la France une des plus belles contrées de l'univers, et qui tient en échec les forces que la porte ottomane pourrait prêter à la coalition des rois conjurés contre nôtre liberté. Plusieurs expéditions n'ont-elles pas eu lieu dans les colonies ? Le gouvernement, par diverses tentatives sur l'Irlande, n'a-t-il pas forcé l'Angleterre à des dépenses et à des efforts qui l'affaiblissent ? Enfin la République ne vient-elle pas de montrer à l'Océan étonné, l'armée navale la plus nombreuse qui ait existé depuis longtemps ? Le tableau de la situation de nos forces maritimes fait connaître qu'au 1<sup>er</sup> vendémiaire an VIII de nouvelles constructions auront réparé les pertes de la malheureuse journée d'Aboukir<sup>5</sup>.

Ce satisfecit se veut bien sûr une réponse aux critiques sur l'efficacité de la marine, ce qui montre l'inquiétude des sphères maritimes vis-à-vis de l'attitude du public en général. Et de fait, quels qu'aient été les mérites des diverses innovations stratégiques de la décennie qui se termine, les succès d'estime, les demi-échecs et les vraies défaites ont atteint en profondeur la marine française, réduite à 41 vaisseaux (le ministre se montre très optimiste sur les capacités de construction navale de la République en espérant un retour au chiffre pré-Aboukir). De ce fait, la maîtrise de la mer par les Britanniques est totale, et avec la nomination de Saint-Vincent à la tête de la flotte de la Manche, la pression de la Royal Navy sur Brest s'accroît brutalement en 1800 : pour la première fois, il est possible de parler réellement de blocus<sup>6</sup>. Même les convois constitués d'unités très légères telles que les chasse-marées ne parviennent plus à ravitailler Brest<sup>7</sup>.

---

<sup>5</sup> AN, AF III 119 doss. 557, « Rapport au Directoire exécutif », sans date.

<sup>6</sup> Charles B. ARTHUR, *The Remaking of the English Navy by Admiral St. Vincent : Key to the Victory Over Napoleon : the Great Unclaimed Naval Revolution (1795-1805)*, op. cit., p. 148-157.

<sup>7</sup> « Le convoi du citoyen Le Bozec est toujours à Auray : ce convoi est notre ressource et je ne vous cache pas que je suis dans le plus grand embarras pour faire vivre tout le monde. Je ne vois pas de raison qui puisse

Si l'on suit Mahan et ses exégètes, l'inanité de toute action navale ne recherchant pas la maîtrise de la mer apparaît, car après six années marquées principalement par la stratégie indirecte, la situation semble plus difficile que jamais. Pourtant, le conflit ne tarde pas à s'arrêter, notamment par la poursuite de l'attrition de la volonté ennemie de combattre, du fait de l'emploi par la France de la stratégie indirecte. La secousse la plus spectaculaire à laquelle est confrontée la Grande-Bretagne se trouve être la formation de la ligue du Nord ou deuxième ligue de la neutralité armée, en 1800-1801<sup>8</sup>. En effet, l'événement tant attendu et encouragé par la diplomatie et la marine française, le refus par les puissances neutres du rôle de police des mers que s'est attribuée la *Royal Navy*, a lieu à ce moment-là. Le pivot stratégique de la Russie et de son tsar, très irrité par ce qui est perçu comme un manque de soutien de ses alliés lors de la campagne précédente, joue beaucoup dans la création de cette ligue. Bonaparte tire là aussi profit de son clair soutien à la liberté des mers : mais il faut souligner ici que sur ce point comme sur bien d'autres, le premier Consul profite de la politique du Directoire et même de la Convention thermidorienne, qui depuis 1795 tente de présenter la France comme l'alliée naturelle des neutres avec, il est vrai, des interruptions<sup>9</sup>. Si dans l'épisode de la ligue du Nord l'essentiel de l'emphase est généralement placé sur l'écrasement de la flotte danoise par Nelson et l'effondrement rapide de cette coalition, le choc a néanmoins été rude en Grande-Bretagne, et contribue largement au désir de paix. Notamment, la *Royal Navy* a été privée pendant une année complète des bois de la Baltique, une expérience particulièrement traumatisante<sup>10</sup>. Enfin, parmi les causes directes de la paix d'Amiens, il faut compter la chute du cabinet de Pitt sur la question irlandaise<sup>11</sup>. En effet, celui-ci se retire devant le refus obstiné du roi George III d'accorder plus de droits aux catholiques irlandais : même si l'écheveau des causalités est complexe, la marine française n'est pas étrangère à ce départ, puisqu'elle a largement contribué à la crise irlandaise à laquelle l'union avec l'Irlande et l'émancipation catholique sont les réponses du cabinet Pitt.

La paix d'Amiens de 1802 vient donc consacrer, en réalité, la stratégie indirecte : elle a bien rempli son objectif de rendre particulièrement pénible le prolongement de la guerre aux Britanniques. La paix apparaît comme un règlement traditionnel des conflits du XVIII<sup>e</sup> siècle, par

---

chasser les Anglais [...], et laisser partir ce convoi, en bloc ou par parties. » (SHD-MV, BB3 181 f°09, lettre de Cafarelli au Ministre de la Marine, 11 nivôse an IX-1<sup>er</sup> janvier 1801).

<sup>8</sup> Ole FELDBÆK, *Denmark and the Armed Neutrality 1800-1801: Small Power Policy in a World War*, op. cit.

<sup>9</sup> Sur le rôle du Directoire dans la réalisation du Code civil, par exemple, qui ne peut être entièrement attribué à Bonaparte, voir Jean-Louis HALPERIN, « Chapitre 8 - Les revirements du Directoire », dans *L'impossible Code civil*, Paris, Presses Universitaires de France, 1992, 346 p.

<sup>10</sup> Robert G. ALBION, *Forests and Sea Power: the Timber Problem of the Royal Navy, 1652-1862*, op. cit., p. 179-180.

<sup>11</sup> Piers MACKESY, « The Fall of the Ministry », *War Without Victory: the Downfall of Pitt, 1799-1802*, op. cit., p. 185-201.

concessions mutuelles ; la compensation des colonies françaises capturées par des gains sur le continent n'a rien de nouveau. Le traité apparaît donc bien éloigné des ambitions de 1793-1794 et surtout de toute forme de « guerre totale », puisqu'une solution négociée a finalement été trouvée. Forfait apparaît donc cohérent lorsqu'il fait paraître la même année dans ses *Lettres d'un observateur sur la marine* l'idée selon laquelle une stratégie indirecte encore plus stricte aurait dû caractériser d'emblée la stratégie navale de la République, afin d'éviter les revers et de peut-être parvenir plus rapidement à un règlement<sup>12</sup>.

La victoire de la France républicaine n'est en effet pas douteuse. Celle-ci conserve ses conquêtes et retrouve ses colonies perdues, notamment la Martinique. La libre navigation sur l'Escaut, *casus belli* originel, est maintenue, et toute la région des Flandres reste fermement sous domination française. Quant à la République française, en elle-même, elle est toujours bien présente ; le texte de la missive envoyée sur navire de trêve annoncer la paix aux bloqueurs britanniques devant Brest insiste d'ailleurs, probablement délibérément, sur cette réalité : « Le 10 de la République française, une et indivisible. Le 9 vendémiaire, la paix a été signée à Londres<sup>13</sup>. » Évidemment, du côté britannique, la paix est aussi signée comme une épreuve de ce que pourrait être l'ordre européen avec une permanence de la République en son sein, et avec la conscience qu'il faudra plusieurs années à la marine française pour retrouver un caractère de menace pressante<sup>14</sup>. Mais il convient d'insister : en 1802, les guerres révolutionnaires sont un succès pour la France, et la stratégie indirecte, sur le plan naval, a rempli son objet. Affirmer l'inverse suppose une grande part de téléologie, qui semble étrangement autorisée concernant les guerres de la Révolution et de l'Empire. Ce n'est que dans les années suivantes que le cycle des guerres terminées par des compromis s'achève.

#### *1802-1812 : la véritable bascule vers la guerre à outrance ?*

Si le règlement décidé à la paix d'Amiens s'est avéré des plus traditionnels, et s'inscrit dans le cycle des guerres du XVIII<sup>e</sup> siècle, dès les semaines et les mois qui suivent la signature de la paix une bascule dans l'inédit se fait sentir. En effet, loin de donner à la marine française le temps de récupérer ses moyens, Bonaparte l'emploie immédiatement au maximum de ses capacités ; en décembre 1801, l'expédition Leclerc quitte la France pour reprendre Saint-Domingue<sup>15</sup>. Bonaparte

---

<sup>12</sup> Pierre-Alexandre FORFAIT, *Lettres d'un observateur sur la marine*, op. cit.

<sup>13</sup> Cité par Roger MORRIS, *The Channel Fleet and the Blockade of Brest, 1793-1801*, op. cit., p. 1077.

<sup>14</sup> Gérard HURPIN, « La paix d'Amiens dans l'histoire des relations internationales », dans Nadine-Josette CHALINE (dir.), *La paix d'Amiens*, Amiens, Encrage, 2005, p. 29.

<sup>15</sup> Bien évidemment, Bonaparte affirme que la reprise de Saint-Domingue ne peut être que bénéfique à la marine à long terme, mais mésestime probablement l'usage raisonnable qui peut être fait de l'outil naval. Sur

a même insisté sur une signature rapide des préliminaires de paix pour que l'expédition puisse suivre son cours sans attendre<sup>16</sup>. Celle-ci comprend une considérable composante navale, avec notamment dix vaisseaux de ligne de la flotte de Brest, dont seulement trois armés en flûte<sup>17</sup>. Une fois arrivés à Saint-Domingue, les marins de la flotte (comme d'ailleurs les soldats de l'armée) ne tardent pas à être décimés par la fièvre jaune, comme l'avaient été les hommes des grandes expéditions britanniques de la décennie révolutionnaire<sup>18</sup>. À l'inverse de toutes les guerres du XVIII<sup>e</sup> siècle, la marine française entame donc le conflit en mai 1803 avec des forces navales dans un état inférieur à ce qu'elles étaient au moment de la signature de la paix précédente. Bonaparte écrit à Decrès, son ministre de la Marine, qu'il faut dix ans de paix à la marine française pour qu'elle puisse espérer rivaliser avec la *Royal Navy* ; seulement quelques semaines avant le renouveau du conflit<sup>19</sup>.

En effet, la véritable rupture de cycle en ce qui concerne le domaine naval tient à une reprise très rapide du conflit, dès l'année 1803. Celle-ci n'avait rien d'inévitable : le désarmement de l'essentiel de la *Royal Navy* en quelques mois en témoigne<sup>20</sup>. Reste que la guerre reprend à l'initiative des Britanniques, et selon des modalités qui témoignent d'un changement de paradigme inédit par rapport au XVIII<sup>e</sup> siècle. En effet, la marine française n'est pas reconstruite ; à l'inverse celle des Britanniques n'a pas perdu la mémoire des opérations récentes, et le blocus continu et rapproché de Brest est immédiatement relancé<sup>21</sup>. Les restes affaiblis de l'expédition Leclerc, le vaisseau *Duquesne*, et plusieurs frégates, sont très rapidement capturés par les Britanniques<sup>22</sup>. Surtout, sans qu'il soit possible de développer ici les guerres véritablement « napoléoniennes », il apparaît peu à peu que la résolution de ce nouveau conflit n'est susceptible de passer que par l'effondrement politique d'un des deux belligérants principaux : dans ces conditions, l'attrition de la volonté de combattre ennemie par la stratégie indirecte n'a plus de raison d'être. Mais il convient d'insister une dernière fois : c'est seulement au fil de l'affrontement que cet élément apparaît clairement : il n'est pas possible d'appliquer cette certitude à la décennie révolutionnaire.

---

l'expédition Leclerc et son contexte, voir Jeremy D. POPKIN, *A Concise History of the Haitian Revolution*, op. cit., p. 119-122.

<sup>16</sup> Thierry LENTZ (éd.), *Correspondance générale de Napoléon, tome III : Pacifications 1800-1802*, Paris, Fayard, 2006, p. 783. Lettre de Bonaparte à Talleyrand, 30 fructidor an IX (17 septembre 1801).

<sup>17</sup> SHD-MV, BB3 181 f°385, lettre de Cafarelli au Ministre de la Marine, 5 frimaire an X (26 novembre 1801).

<sup>18</sup> Alexandre MOREAU de JONNES, *Aventures de guerre au temps de la République et du Consulat, volume II*, op. cit., p. 317.

<sup>19</sup> Kenneth JOHNSON, « The French Navy », art. cit., p. 208.

<sup>20</sup> Roger MORRIS, « La Royal Navy pendant la guerre révolutionnaire française », dans Nadine-Josette CHALINE (dir.), *La paix d'Amiens*, op. cit., p. 31.

<sup>21</sup> Nicholas A. M. RODGER, *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815*, op. cit. p. 530-531. Les caricatures de Gillray en 1803 témoignent de la confiance acquise : voir Annexe n° 15.11.

<sup>22</sup> Pierre LÉVÊQUE, *Histoire de la marine du Consulat et de l'Empire, vol. 1*, op. cit., p. 245-246.

Contraint à une opération décisive, Bonaparte se trouve donc dans une situation stratégique comparable à celle de la France à la paix de Campo-Formio, à la fin de 1797. Puisqu'une guerre d'attrition apparaît sans objet, du fait de la détermination britannique, il ne reste donc que la possibilité d'un débarquement décisif ; Bonaparte, arrivé au pouvoir, se garde d'ailleurs bien de tenter une expédition périphérique du type égyptien, ce qui tend à montrer qu'il avait une certaine conscience de l'inanité stratégique de l'opération de 1798. Ces combinaisons de débarquement traditionnelles s'effondrent définitivement avec la reprise de la guerre continentale en 1805 puis la défaite de Trafalgar<sup>23</sup>. En effet, la flottille de Boulogne, héritière de celles de la Révolution, ne peut guère réussir un débarquement majeur employée seule.

Mais il ne s'agit pas là de la fin de l'histoire maritime des guerres franco-britanniques, bien au contraire. Devant l'échec de la tentative de débarquement, et débarrassé à partir de 1809 de l'essentiel des fronts terrestres, Napoléon entame un processus qui selon les penseurs du XIX<sup>e</sup> siècle aurait dû être l'unique stratégie raisonnable depuis le départ : la contestation directe de la maîtrise britannique de la mer par la construction d'une flotte massive. Cet effort colossal (60 vaisseaux doivent être construits en trois ans, 24 sont effectivement réalisés) a été brillamment étudié par Nicola Todorov<sup>24</sup>. Pour le mener à bien, Napoléon dispose par ses conquêtes d'un atout majeur dont était privée la marine de la Révolution : l'accès aux ressources de la Baltique, notamment sa rive sud, et le contrôle du bassin-versant très boisé d'Anvers, ville vers laquelle convergent de considérables ressources en chêne. À maturité, le programme devait permettre la construction de 20 vaisseaux par an, mais le pivot partiel vers la Russie commence dès 1811 et vient contrarier son financement<sup>25</sup>. Comme l'a bien montré Roger Knight, les années les plus critiques du conflit franco-britannique sont donc en réalité ces années 1809-1812, lorsque les chiffres de l'effectif de la flotte impériale (dont la composante française reste fondamentale mais se trouve mélangée à bien d'autres nationalités) semblent converger très rapidement avec celui de la *Royal Navy*<sup>26</sup>. Cet effort est brutalement interrompu par la défaite lors de la campagne de Russie. Reste qu'il est essentiel d'insister sur l'importance de cette séquence dans l'histoire de l'affrontement ; en 1809-1812, la Révolution est bien loin ; les hommes qu'elle a introduits dans la marine sont fréquemment morts ou l'ont quittée ; les vaisseaux perdus durant la guerre révolutionnaire, s'ils avaient été préservés de la destruction, auraient ensuite été démolis car ils seraient parvenus

---

<sup>23</sup> Edouard DESBRIÈRE, *1793-1805 : projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques, volume 4, op. cit.*

<sup>24</sup> Nicola P. TODOROV, « Le redressement naval de 1810-1813 napoléonien et la géographie maritime de l'Europe », art. cit.

<sup>25</sup> *Ibid.*, p. 26.

<sup>26</sup> Roger KNIGHT, *Britain against Napoleon: the organization of victory, 1793-1815, op. cit.*

naturellement au terme de leur cycle de vie, qui ne dépasse que très rarement vingt ans. En réalité, la Révolution française n'a en rien dicté, sur le plan naval, l'échec final de la France dans son duel avec la Grande-Bretagne.

*Les hommes, les navires, leur emploi et sa comparaison internationale : perspectives de recherche*

Ce travail de recherche, en questionnant la direction politico-stratégique de la guerre navale en France pendant la Révolution française, et son déploiement par des opérations concrètes, entre dans la catégorie de l'histoire par en haut. De plus, l'étude est centrée sur la France, et le cadre national a été pour l'essentiel celui de ce travail. Ce choix apparaît évidemment en décalage avec les renouvellements récents de l'histoire navale ou du fait guerrier en général, qui aspirent à une histoire par en bas, décloisonnée des limites nationales et des bornes chronologiques canoniques. Mais il a été dicté par la spécificité du sujet. En effet, la marine de la Révolution française souffre d'un déficit d'étude d'autant plus spectaculaire que les périodes précédentes et suivantes ont, elles, largement été défrichées, en particulier dans leurs aspects opérationnels et stratégiques, et continuent de l'être<sup>27</sup>. Ce travail se veut donc une contribution à un rééquilibrage, qui puisse permettre par la suite des études transpériodes et transnationales, qui ne peuvent voir le jour en l'absence d'un solide tableau de la guerre navale révolutionnaire.

La réalisation de séries quantitatives, notamment en ce qui concerne le domaine de la discipline à bord, semble ainsi être un prolongement pertinent des recherches réalisées, en s'affranchissant de la barrière des grandes périodes moderne et contemporaine, mais aussi de celles qui séparent Ancien Régime, Consulat et Empire. Une histoire par en bas des équipages français et de leur discipline, à la recherche des tendances de fond et qui ne s'attache pas qu'aux événements ponctuels comme la révolte de Quiberon en 1793 ou celle du Nore en 1797, reste encore à écrire ; notamment à l'aide du très riche fond des *Prize Papers*. Ces documents permettent aussi de creuser de la question des différents régimes de neutralité, et de leur vécu au ras des flots, sur laquelle une synthèse manque. Des études de cet ordre permettraient de contribuer à une réponse à la question de l'intégration des marins français à une forme de mouvement maritime atlantique et transnational. Par ailleurs, l'étude des arsenaux et de la vie des ports, qui a pour singularité d'avoir été antérieure, en ce qui concerne la Révolution, à celle de la stratégie et des opérations, est susceptible d'être renouvelée. En effet, les travaux pionniers de Norman Hampson constituent une base sur laquelle, notamment à travers les approches renouvelées menées sur la période par David

---

<sup>27</sup> Olivier CHALINE, Jean-Marie KOWALSKI (dir.), *L'amiral de Grasse et l'Indépendance américaine : commander en opérations*, Paris, Sorbonne Université Presses, 2023, 640 p.



Plouviez, et en dehors par Caroline Le Mao, peut se construire une connaissance encore plus fine de la vie des arsenaux<sup>28</sup>. Enfin, une histoire financière de la marine pendant la période reste à écrire : la redoutable difficulté de débrouiller les ressources financières de la Marine et des Colonies au moment de la cohabitation des assignats et du numéraire a dissuadé tout travail en profondeur sur la question à ce jour.

Si ces pistes de recherche sont explorées, la singularité de la période révolutionnaire au sein de l'histoire maritime française est susceptible de s'effacer. Alors peut-être, avec toute l'inertie propre aux questions mémorielles, la marine française de la 1<sup>ère</sup> République pourrait cesser d'être perçue comme celle d'une période inexplicable voire honteuse sur le plan maritime, marquée par des défaites elles-mêmes liées à une automutilation de l'outil naval ; et ainsi réintégrer la place qu'elle est susceptible d'occuper dans l'imaginaire national. Peut-être plus important encore, il est possible d'imaginer que la marine de la 1<sup>ère</sup> République cesse alors, éventuellement, d'être employée comme une arme contre l'idée d'une possible articulation des aspirations à l'émancipation et à l'égalité avec les nécessités d'une force navale efficace et victorieuse.

---

<sup>28</sup> Le travail de Caroline Le Mao sur les fournisseurs de la marine a largement favorisé une approche globale des arsenaux et de leur influence sur l'ensemble du territoire : Caroline LE MAO, *Fournisseurs de Marine*, La Crèche, Geste éditions, 2021, 512 p. Dans une veine similaire, l'étude des frères Crucy par David Plouviez a commencé à explorer la figure des entrepreneurs de construction navale : David PLOUVIEZ, « Du prix de Rome au quai de la Piperie, Mathurin Crucy, entrepreneur de construction navale à Nantes », *Annales historiques de la Révolution française*, n° 373, 2013, p. 145-164.

# Sources

## *Sources manuscrites<sup>1</sup>*

### Service Historique de la Défense (Vincennes)

#### Séries Marine

#### *Série BB : Service général*

##### *Sous-série BB1 : Décisions, rapports au roi (1789-1870)*

- BB1 2 Décisions 2. 1792.
- BB1 3 Décisions 3. 1793, janvier-février.
- BB1 4 Décisions 4. 1793, mars.
- BB1 5 Décisions 5. 1793, avril-mai.
- BB1 7 Décisions 7. 1793, août-décembre.
- BB1 8 Rapports au comité de salut public. 1794.
- BB1 9 Décisions 9. 1794
- BB1 10 Rapports au comité de salut public. 1795.
- BB1 11 Décisions 11. 1795.
- BB1 12 Décisions 12. 1796.
- BB1 13 Décisions 13. 1797. Premier semestre.
- BB1 14 Décisions 14. 1798. Premier semestre.
- BB1 15 Décisions 15. 1797. Deuxième semestre.
- BB1 16 Décisions 16. 1798. Deuxième semestre.
- BB1 17 Décisions 16. 1799. Premier semestre.

##### *Sous-série BB3 : Correspondance à l'arrivée (1790-1913)*

- BB3 22 1793.5 Brest. Thévenard. Commandant des armes.
- BB3 51 1794.7 Brest. Le commandant des armes. L'agent maritime.
- BB3 61 1794.17 Représentants en mission dans les ports : Brest.
- BB3 181 1801.4 Brest. Caffarelli préfet maritime.

##### *Sous-série BB4 : Campagnes (1790-1826)*

- BB4 8 Campagnes. 1792. Volume 1.
- BB4 10 Campagnes. 1792. Volume 3.
- BB4 11 Campagnes. 1792. Volume 4.
- BB4 12 Campagnes. 1792. Volume 5.
- BB4 13 Campagnes. 1792. Volume 6.
- BB4 14 Campagnes. 1793. Volume 1.

---

<sup>1</sup> Seuls les cartons qui ont fait l'objet d'une note de bas de page ont été mentionnés.

- BB4 15 Campagnes. 1793. Volume 2.
- BB4 16 Campagnes. 1793. Volume 3.
- BB4 17 Campagnes. 1793. Volume 4.
- BB4 18 Campagnes. 1793. Volume 5.
- BB4 19 Campagnes. 1793. Volume 6.
- BB4 20 Campagnes. 1793. Volume 7.
- BB4 23 Campagnes. 1793. Volume 10.
- BB4 24 Campagnes. 1793. Volume 11.
- BB4 27 Campagnes. 1793. Volume 14.
- BB4 28 Campagnes. 1793. Volume 15.
- BB4 29 Campagnes. 1793. Volume 16.
- BB4 33 Campagnes. 1794. Volume 1.
- BB4 34 Campagnes. 1794. Volume 2.
- BB4 36 Campagnes. 1794. Volume 4.
- BB4 37 Campagnes. 1794. Volume 5.
- BB4 38 Campagnes. 1794. Volume 6.
- BB4 39 Campagnes. 1794. Volume 7.
- BB4 40 Campagnes. 1794. Volume 8.
- BB4 41 Campagnes. 1794. Volume 9.
- BB4 43 Campagnes. 1794. Volume 11.
- BB4 44 Campagnes. 1794. Volume 12.
- BB4 45 Campagnes. 1794. Volume 13.
- BB4 53 Campagnes. 1794. Volume 21.
- BB4 66 Campagnes. 1795. Volume 3.
- BB4 67 Campagnes. 1795. Volume 4.
- BB4 68 Campagnes. 1795. Volume 5.
- BB4 69 Campagnes. 1795. Volume 6.
- BB4 70 Campagnes. 1795. Volume 7.
- BB4 71 Campagnes. 1795. Volume 8.
- BB4 72 Campagnes. 1795. Volume 9.
- BB4 73 Campagnes. 1795. Volume 10.
- BB4 74 Campagnes. 1795. Volume 11.
- BB4 75 Campagnes. 1795. Volume 12.
- BB4 78 Campagnes. 1795. Volume 15.
- BB4 81 Campagnes. 1795. Volume 18.
- BB4 83 Campagnes. 1795. Volume 20.
- BB4 84 Campagnes. 1795. Volume 21.
- BB4 85 Campagnes. 1795. Volume 22.
- BB4 99 Campagnes. 1796. Volume 2.
- BB4 100 Campagnes. 1796. Volume 3.
- BB4 102 Campagnes. 1796. Volume 5.
- BB4 103 Campagnes. 1796. Volume 6.
- BB4 106 Campagnes. 1796. Volume 9.
- BB4 107 Campagnes. 1796. Volume 10.
- BB4 108 Campagnes. 1796. Volume 11.

- BB4 109 Campagnes. 1796. Volume 12.
- BB4 112 Campagnes. 1797. Volume 1.
- BB4 114 Campagnes. 1797. Volume 3.
- BB4 116 Campagnes. 1797. Volume 5.
- BB4 119 Campagnes. 1798. Volume 1.
- BB4 122 Campagnes. 1798. Volume 4.
- BB4 123 Campagnes. 1798. Volume 5.
- BB4 124 Campagnes. 1798. Volume 6.
- BB4 125 Campagnes. 1798. Volume 7.
- BB4 129 Campagnes. 1798. Volume 12.
- BB4 131 Campagnes. 1799. Volume 2.
- BB4 133 Campagnes. 1799. Volume 4.
- BB4 139 Campagnes. 1799. Volume 10.

*Sous-série BB5 : Armements (1778-1920)*

- BB5 6 Bâtiments de guerre et de transport (Vaisseaux et frégates (an IX-1807). Matricules.
- BB5 58 Bâtiments de guerre et de transports. Liste générales et listes, états de situation et de mouvements.

*Série CC : Personnel*

*Sous-série CC7 Dossiers individuels du personnel (depuis 1740)*

- CC7 Alpha 591, dossier « Jean Dalbarade ».
- CC7 Alpha 1535, dossier « Georges-René Pléville le Pelley ».
- CC7 Alpha 1440, dossier « Jean-Gaspard de Vence ».

*Série D : Matériel*

*Sous-série D1 : Plans de bâtiments, XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> s.*

- D1 65 (Plans de bâtiments).

*Séries hors marine*

*Série GR B*

*Sous-série SHD/GR B2 Armées de la subdivision Est, 1791-1804*

- GR B2 15

*Sous-série SHD/GR B3 Armées de la subdivision Sud-Est, 1792-1803*

- GR B3 10

## *Série GR M*

### *Sous-série 1M Mémoires et reconnaissances*

- GR 1M 1160 France, dans son ensemble (1790-1795).

## **Service Historique de la Défense (Brest)**

### *Série E : Services administratifs*

#### *Sous-Série 1E : Intendants de la marine et successeurs (1672-1827)*

- 1 E 147
- 1 E 247
- 1 E 258
- 1 E 546

## **Archives Nationales (Pierrefitte)**

### *Série AF Archives du pouvoir exécutif 1789-1815*

#### *Sous-série AF II Conseil exécutif provisoire et comités de la Convention, dont le Comité de salut public (1792-1796)*

- AF II 102 Comité de salut public, représentants en mission dans les départements, Finistère.
- AF II 220 Comité de salut public, Guerre.
- AF II 223 Comité de salut public, Guerre.
- AF II 294 Comité de salut public, marine. Février 1793-vendémiaire an IV.
- AF II 295 Comité de salut public, marine. Février 1793-vendémiaire an IV.
- AF II 297 Comité de salut public, marine. Février 1793-vendémiaire an IV.
- AF II 298 Comité de salut public, marine. Février 1793-vendémiaire an IV.

#### *Sous-série AF III Directoire exécutif (1795-1799)*

- AF III 118 Directoire : dépenses des ministères.
- AF III 119 Directoire : affaires financières diverses et dépenses des ministères.
- AF III 186 Directoire : police militaire, administration de la guerre.
- AF III 203 Marine, colonies, comptes et dépenses du ministère.
- AF III 205 Marine, colonies, comptes et dépenses du ministère.
- AF III 484 Dossiers de séances du Directoire.
- AF III 534 Dossier de séances du Directoire.
- AF III 586 Dossier de séances du Directoire.
- AF III 600 Dossier de séances du Directoire.

*Sous-série AF IV Secrétairerie d'Etat impériale et cabinet de Napoléon 1er (1799-1815)*

- AF IV 1597 Guerre : armées contre l'Angleterre, projets de descente sous l'Ancien Régime (an VIII-an XII).

*Série D Missions des représentants du peuple et comités des assemblées révolutionnaires (1787-1804)*

*Sous-série D XVI Comité de la marine (1789-1797)*

- D XVI\* 2 Procès-verbaux des séances du Comité

*Sous-série D XXV Comités des colonies*

- D XXV 54 Correspondance et pièces relatives aux opérations des commandants des forces de terre et de mer (1789 – an III).

*Fonds Brissot*

- 446 AP 9 Correspondances diverses

**Archives Nationales (Paris, CARAN)**

*Série AD Archives imprimées*

*Sous- série AD VII Marine et colonies. 1543-1833.*

- AD VII 29 Marine et colonies. 1789-1833.
- AD VII 39 Marine et colonies. 1789-1833.
- AD VII 40 Marine et colonies. 1789-1833.
- AD VII 41 Marine et colonies. 1789-1833.
- AD VII 42 Marine et colonies. 1789-1833.
- AD VII 43 Marine et colonies. 1789-1833.
- AD VII 44 Marine et colonies. 1789-1833.
- AD VII 45 Marine et colonies. 1789-1833.

*Sous-série AD IX Finances. 1320-1821.*

- AD IX 516 Finances. 1789-1821.

*Série Marine G Documents divers*

- MAR-G 87 Projet d'une école de marine à Paris (1759-1782). Pièces relatives aux écoles révolutionnaires de navigation et de canonage (1794-1795). Projets d'écoles primaires et secondaires (1797)

**Archives Départementales du Finistère (Quimper)**

***Série L Documents administratifs et judiciaires de la période révolutionnaire***

*Sous-série 8L Actes des représentants en mission*

- 8L 84
- 8L 87

*Sous-série 14L Affaires militaires*

- 14 L 157

**Centre des Archives diplomatiques (La Courneuve)**

***Série Correspondance politique / Angleterre***

- 8CP 584, décembre 1792

## Sources imprimées

### Écrits du for privé

BERTRAND de MOLLEVILLE Antoine-François, *Mémoires secrets pour servir à l'histoire de la dernière année du règne de Louis XVI, roi de France, tome 1*, Londres, Strahan et Cadell, 1797, 448 p.

BONNEFOUX Pierre-Marie Joseph de, *Mémoires du Bon de Bonnefoux, capitaine de vaisseau, 1782-1855*, Paris, Plon, 1900, 201 p.

CHARTRAIN Michèle, LE PELLEY FONTENY Monique, DÉSIÉ Gilles dit GOSSET (éd.), *Mémoires d'un marin granvillais. Georges-René Pléville Le Pelley (1726-1805)*, Saint-Lô, Cahiers culturels de la Manche, 2000, 149 p.

COLLINET André, *Les Sables et la guerre de Vendée : manuscrits de Collinet, 1788-1804*, La Roche-sur-Yon, Centre vendéen de recherches historiques, 2003, 677 p.

DURUY Georges (éd), *Mémoires de Barras, membre du Directoire*, Paris, Hachette, 1893, 4 volumes.

GROUCHY Georges de, *Mémoires du Maréchal de Grouchy*, Paris, E. Dentu, 1873, 5 volumes.

LAFFON de LADEBAT André-Daniel, *Journal de ma déportation à la Guyane française*, Paris, Ollendorff, 1912, 382 p.

LANDOLPHE Jean-François, *Mémoires du capitaine Landolphe, rédigés sur son manuscrit par J. S. Quesné*, Paris, Arthus Bertrand, 1823, 2 volumes.

LA RÉVELLIÈRE-LÉPEAUX Louis-Marie de, *Mémoires de Larévellière-Lépeaux,... : suivis de pièces justificatives et de correspondances inédites*, Paris, Plon, 1895, 3 volumes.

MASCARÈNE de RIVIÈRE Charles-Joseph, *Suite de l'extrait de mon journal reproduit dans Jean LOZACH, « Aux Antilles sous la Révolution, marins français au service de l'Espagne », Notes d'histoire coloniale, n°97, extrait des Annales des Antilles, 1966, 50 p.*

MAUREPAS Arnaud de (éd.), « *Mémoires inédits d'un grand commis des finances Jacques Defermon des Chapelières* », dans *Études et Documents II*, 1990, Paris, Comité pour l'Histoire économique et financière de la France, 1991, p. 404-416.

MOREAU de JONNÈS Alexandre, *Aventures de guerre au temps de la République et du Consulat*, Paris, Pagnerre, 1858, 480 p.



PUISAYE Joseph, *Mémoires du comte Joseph de Puisaye... : qui pourront servir à l'histoire du Parti royaliste français durant la dernière Révolution*, tome VI, première partie, Londres, imprimerie de Cox, fils et Baylis, 1807, 322 p.

TONE William T. W., *Memoirs of Theobald Wolfe Tone*, London, Henry Colburn, 1837, 2 volumes.

### Discours et documents parlementaires

BOISSIER Pierre, *Projet de décret concernant l'inscription maritime, présenté au nom du Comité de la marine et des colonies*, Paris, Imprimerie nationale, 1795, 10 p.

BOISSIER Pierre, *Opinion de P.B. Boissier, député du Finistère, sur le message du Directoire exécutif, en date du 12 frimaire dernier, sur l'organisation de la marine*, Paris, Imprimerie nationale, 1796, 16 p.

BOULAY-PATY Pierre-Sébastien, *Observations faites par Boulay-Paty, de la Loire-Inférieure, sur la marine auxiliaire : séance du 7 vendémiaire an 8*, Paris, Imprimerie nationale, 1799, 8 p.

CAILLEMER Charles François Louis, *Opinion de Caillemér (de la Manche), sur la résolution portant création d'une marine auxiliaire séance du 7 brumaire an 8*, Paris, Imprimerie nationale, 1799, 7 p.

DUCHER G. J. A., « Acte de navigation. 12 février 1793 » dans *Acte de navigation, avec ses rapports au commerce, aux finances, à la nouvelle diplomatie des Français, vol. 1*, Paris, Imprimerie Nationale, 1793, 108 p.

GOULY Bernard, *Plan de la régénération et de l'organisation de la marine militaire de la République : présenté le 15 messidor de l'an 3*, Paris, Imprimerie nationale, 1795, 129 p.

GRÉGOIRE Henri Jean-Baptiste, « Rapport fait à la Convention nationale dans sa séance du 7 messidor an III (25 juin 1795) » dans *Lois, décrets, ordonnances, arrêtés et décisions concernant le Bureau des longitudes*, Paris, Imprimerie Nationale, 1909, 103 p.

LAUSSAT Pierre-Clément de, *Opinion de P.C. Laussat (des Basses-Pyrénées,) sur la résolution du 7 vendémiaire an 8, relative à la création et à l'organisation d'une marine auxiliaire : séance du 4 brumaire an 8*, Paris, Imprimerie nationale, 1799, 18 p.

LEBORGNE de BOIGNE Claude Pierre Joseph, *Rapport fait par Leborgne, au nom de la Commission de marine, pour la création d'une marine auxiliaire : séance du 3 fructidor an 7*, Paris, Imprimerie nationale, 1799, 32 p.

LOUCHET Louis, *Motion d'ordre sur l'importance et la nécessité d'entretenir toujours en France une marine respectable*, Paris, Imprimerie nationale, 1795, 16 p.

MONGE Gaspard, *Compte-rendu à la Convention nationale, par le Ministre de la marine, de l'état de situation de la Marine de la République : le 23 septembre de l'an premier*, Paris, Imprimerie nationale, 1792, 8 p.

RIOU de KERSALAUN François Marie Joseph, *Motion d'ordre faite par Riou (du Finistère), sur la législation relative aux prises maritimes : séance du 16 messidor an 7*, Paris, Imprimerie nationale, 1799, 4 p.

ROUYER Jean Pascal, *Opinion du représentant du peuple Rouyer, député du département de l'Hérault, sur le message du Directoire exécutif, relatif à l'organisation de la Marine*, Paris, Imprimerie nationale, 1796, 20 p.

SAINT-ANDRÉ Jeanbon, *Rapport sur les mouvemens qui ont eu lieu sur l'escadre de la République, commandée par le vice-amiral Morard-de-Galles, & sur sa rentrée à Brest*, Brest, imprimerie de R. Malassis, 1793, 129 p.

SAINT-ANDRÉ Jeanbon, *Rapport des représentans du peuple, envoyés à Brest et auprès de l'armée navale*, Paris, de l'Imprimerie nationale, 1794, 38 p.

VILLARET-JOYEUSE Louis-Thomas, *Discours de Villaret-Joyeuse, député du Morbihan : sur l'importance des colonies & les moyens de les pacifier, séance du 12 prairial an V*, Paris, Imprimerie Nationale, 12 p.

VILLETARD Edme-Pierre-Alexandre, *Discours de Villetard : séance du 25 nivôse, an IV*, Paris, Imprimerie nationale, 1796, 8 p.

### Recueils de sources publiés après la Révolution

*Archives parlementaires de 1787 à 1799 (1<sup>ère</sup> série). Recueil complet des débats législatifs et politiques des chambres françaises*, 1867-2009, 102 volumes.

AULARD François-Alphonse, *La société des Jacobins : recueil de documents pour l'histoire du club des Jacobins de Paris*, 6 volumes.

AULARD Alphonse, *Recueil des actes du Comité de salut public avec la correspondance des représentants en mission et le registre du conseil exécutif provisoire*, Paris, Imprimerie Nationale, 1889-1971, 30 volumes.

CHARAVAY Étienne, *Correspondance générale de Carnot : publiée avec des notes historiques et biographiques*, Paris, Imprimerie Nationale, 1907, 4 volumes.

CHEYNET Pierre-Dominique, *Les procès-verbaux du directoire exécutif an V - an VIII, inventaire des registres des délibérations et des minutes des arrêtés, lettres et actes du directoire postérieurs au Recueil des actes du Directoire exécutif de Debidour*, Archives Nationales, Paris, 2006, 10 volumes.

CORBETT Julian, RICHMOND Herbert (eds.), *The Spencer Papers*, Londres, Navy Records Society, 1913-1924, 4 volumes.

DAVID Andrew, « The Glorious First of June, an Account of the Battle by Peter Heywood », *The Mariner's Mirror*, vol. 64, 1978, p. 361-366.

DEBIDOUR Antonin, *Recueil des actes du Directoire exécutif : procès-verbaux, arrêtés, instructions, lettres et actes divers*, Paris, Imprimerie Nationale, 1910-1917, 4 volumes.

GICQUEL des TOUCHES Auguste Marie, « Souvenirs d'un marin de la république, première partie », *Revue Des Deux Mondes*, vol. 28, n° 1, 1905, p. 177-201.

LEBEAU Sylvain, *Recueil des lois relatives à la marine et aux colonies*, édité par, Paris, Imprimerie de la République, 1797-1800, 9 volumes.

LENTZ Thierry (éd.), *Correspondance générale de Napoléon Bonaparte, tome II : La campagne d'Égypte et l'avènement, 1798-1799*, Paris, Fayard/Fondation Napoléon, 2005, 1272 p.

LENTZ Thierry (éd.), *Correspondance générale de Napoléon, tome III : Pacifications 1800-1802*, Paris, Fayard/Fondation Napoléon, 2006, 1416 p.

TOUFAIRE Pierre, *Un ingénieur de la Marine au temps des Lumières : les carnets de Pierre Toufaire, (1777-1794)*, édition établie et annotée par Jacques CHARPY et Marc FARDET, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2011, 628 p.

### Imprimés de la période révolutionnaire ou antérieurs

*Département de la Seine. Emprunt national pour la descente en Angleterre. Guerre à mort au gouvernement anglais ! L'administration centrale... de la Seine à ses concitoyens*, Paris, Imprimerie de Ballard, 1798, 10 p.

AUDIBERT DE RAMATUELLE Joseph d', *Cours élémentaire de tactique navale : dédié à Bonaparte*, Paris, Baudouin, 1802, 535 p.

BARÈRE Bertrand, *La liberté des mers ou le gouvernement anglais dévoilé*, Paris, [éditeur clandestin], 3 volumes.

CAMBRY Jacques, *Voyage dans le Finistère, ou Etat de ce département en 1794 et 1795*, Paris, Imprimerie-librairie du Cercle social, 1797, 3 volumes.

CARNOT Lazare, *Éloge de M. le maréchal de Vauban : discours qui a remporté le prix de l'Académie... de Dijon, en 1784*, Dijon, J. B. Capel, 1784, 60 p.

DIDEROT Denis, LE ROND d'ALEMBERT Jean, *Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, Paris, Briasson, 1751, 35 volumes.

FORFAIT Pierre-Alexandre, *Lettres d'un observateur sur la marine*, Paris, Clousier, 1802, 214 p.

KERGUELEN de TRÉMAREC Yves-Joseph de, *Relation des combats et des événements de la guerre maritime de 1778 entre la France et l'Angleterre, mêlée de réflexions sur les manœuvres des généraux, précédée d'une adresse aux marins sur la disposition des vaisseaux pour le combat, et terminée par un Précis de la guerre présente, des causes de la destruction de la marine, et des moyens de la rétablir*, Paris, Imprimerie de Patris, 1796, 403 p.

KERSAINT Armand-Guy, *Armand-Guy Kersaint au président de la Convention nationale*, Paris, Imprimerie Nationale, 1793, 12 p.

MONROE James, *A View of the Conduct of the Executive in the Foreign Affairs of the United States: As Connected with the Mission to the French Republic, During the Years 1794, 5, and 6*, London, James Ridgway, 1798, 117 p.

RIGAUD de VAUDREUIL Joseph, *Correspondance intime du comte de Vaudreuil et du comte d'Artois pendant l'émigration : 1789-1815*, Paris, Plon, 1889, 2 volumes.

RIOU de KERSALAUN François-Marie-Joseph, PAIN Joseph, *Les chouans, ou La républicaine de Malestroit, trait historique et récent, en un acte, en prose, mêlé de vaudeville*, Brest, Andran, 1794, 43 p.

SAINT-ANDRÉ Jeanbon, *Journal sommaire de la croisière de la flotte de la république*, Paris, Imprimerie nationale, 1794, 46 p.

SIMON Edouard-Thomas (éd.), *Correspondance de l'armée française en Égypte, interceptée par l'escadre de Nelson, publiée à Londres*, Paris, Garnery, 1799, 582 p.

TAILLEVIS Charles-Léon de, *Taillevis à ses concitoyens*, Paris, Imprimerie de Patris, 1793, 4 p.

TROTTER Thomas, *Medicina Nautica, an essay on the diseases of seamen*, London, T. Cadell, Jun. and W. Davies, 1797, 3 volumes.

VIAL du CLAIRBOIS Honoré-Sébastien, BLONDEAU Étienne-Nicolas, *Encyclopédie méthodique. Marine*, Paris, Panckoucke, 1783, 3 volumes.

### Périodiques<sup>1</sup>

*Feuille du salut public*, n°91, 29 septembre 1793

*Gazette nationale ou le Moniteur universel*, n°293, 23 messidor an III (11 juillet 1795)

*Gazette nationale ou le Moniteur universel*, n°328, 28 thermidor an III (15 août 1795)

*Gazette nationale ou le Moniteur universel*, n°343, 13 fructidor an III (30 août 1795)

*Gazette nationale ou le Moniteur universel*, n°348, 18 fructidor an VII (4 septembre 1799)

---

<sup>1</sup> Les journaux ont tous été consultés à l'aide de l'outil *Retronews* de la Bibliothèque Nationale de France, ou sur le site des archives départementales du Calvados ; [En ligne], consulté le 19 septembre 2023 :

<https://archives.calvados.fr/search/form/734af2e0-3376-4540-a053-b9fbbbb156f4>

*Journal de la République française*, n° 128, 20 février 1793

*Journal de Paris*, n° 339, 15 frimaire an II (5 décembre 1793)

*Journal de Perlet*, n° 831, 14 nivôse an III (3 janvier 1795)

*Journal de Perlet*, n° 838, 21 nivôse an III (10 janvier 1795)

*Journal de Perlet*, n° 867, 20 pluviôse an III (8 février 1795)

*Journal de Perlet*, n° 872, 25 pluviôse an III (13 février 1795)

*Journal de Perlet*, n° 888, 11 ventôse an III (1<sup>er</sup> mars 1795)

*Journal de Perlet*, n° 933, 26 germinal an III (15 avril 1795)

*Journal de Perlet*, n° 939, 2 floréal an III (21 avril 1795)

*Journal de Perlet*, n° 1011, 15 messidor an III (3 juillet 1795)

*Journal de Perlet*, n° 1018, 22 messidor an III (10 juillet 1795)

*Journal des débats et des décrets*, n° 175, 12 mars 1793

*Journal des hommes libres*, n° 320, 5 pluviôse an VI (24 janvier 1798)

*Journal des hommes libres de tous les pays, ou le Républicain*, n° 59, 30 décembre 1792

*Journal des hommes libres de tous les pays, ou le Républicain*, n° 101, 26 nivôse an V (15 janvier 1797)

*Journal des hommes libres de tous les pays, ou le Républicain*, n° 131, 11 prairial an II (30 mai 1794)

*Journal des hommes libres de tous les pays, ou le Républicain*, n° 250, (24 janvier 1798)

*Journal des révolutions de la partie française de Saint-Domingue*, supplément au n° 1.

*L'Ami des lois ou Mémorial politique et littéraire*, 10 nivôse an IV (31 décembre 1795)

*L'Ami des lois, ou Mémorial politique et littéraire*, n° 770, 24 septembre 1797

*L'Ami des principes, ou annales républicaines de Brest*, n° 1, 1<sup>er</sup> frimaire an III (21 novembre 1794)

*L'Ami des principes, ou annales républicaines de Brest*, n° 60, 26 prairial an III (14 juin 1795)

*L'Ami des principes, ou annales républicaines de Brest*, n° 37, 3 germinal an III (23 mars 1795)

*L'Ami des principes, ou annales républicaines de Brest*, n° 52, 23 floréal an III (12 mai 1795)

*L'Ami des principes, ou annales républicaines de Brest*, n° 63, 3 messidor an III (21 juin 1795)

*L'Ami des principes ou Journal du républicain impartial et juste*, n° 14, 28 nivôse an VI (17 janvier 1798)

*L'Ami des principes ou Journal du républicain impartial et juste*, n° 16, 2 pluviôse an V (21 janvier 1797)

*L'Ami des principes ou Journal du républicain impartial et juste*, n° 31, 3 ventôse an VI (20 février 1798)

*La Clef du cabinet des souverains*, n° 959, 19 fructidor an VII (5 septembre 1799)

*La Clef du cabinet des souverains*, n° 962, 22 fructidor an VII (8 septembre 1799)

*La Quotidienne ou Feuille du jour*, n° 282, 14 pluviôse an V (2 février 1797)

*La Quotidienne ou Feuille du jour*, n°352, 25 germinal an V (14 avril 1797) (*Supplément des spectacles*)

*La Quotidienne ou Feuille du jour*, n°431, 14 pluviôse an V (24 germinal an V) (*Supplément des spectacles*)

*La Quotidienne ou Feuille du jour*, n°457, 10 thermidor an V (28 juillet 1797)

*La Sentinelle*, n°216, 26 janvier 1796

*Le Courrier des départements*, n°17, 17 avril 1793

*Le Logotachigraphe*, n°44, 14 février 1793

*Le Logotachigraphe*, n°52, 22 février 1793

*Le Mercure français*, n°4, 25 janvier 1794

*Le Mercure français*, n°65, 25 thermidor an III (12 août 1795)

*Le Miroir*, n°264, 30 nivôse an V (19 janvier 1797)

*Le Miroir*, n°274, 10 pluviôse an V (29 janvier 1797)

*Le Publiciste*, 13 germinal an VI (16 avril 1798),

*Le Publiciste*, 14 floréal an VII (3 mai 1799)

*Le Républicain français*, n°148, 13 avril 1793

*Le Républicain français*, n°1834, 24 nivôse an VI (13 janvier 1798),

*Mercure de France*, 20 floréal an VII (9 mai 1799)

*Mercure universel*, n°546, 29 août 1792

*Thermomètre du jour*, n°437, 12 mars 1793

# Bibliographie<sup>1</sup>

## Dictionnaires, outils de travail

### *Dictionnaires*

BIARD Michel, BOURDIN Philippe, LEUWERS Hervé (dir.), *Dictionnaire des Conventionnels*, Centre international d'étude du XVIII<sup>e</sup> siècle, Ferney-Voltaire, 2022, 2 volumes.

GAINOT Bernard, *Dictionnaire des membres du Comité de Salut Public - Dictionnaire analytique, biographique et comparé des 62 membres du Comité de Salut Public*, Paris, Tallandier, 1990, 163 p.

SIX Georges, *Dictionnaire biographique des généraux et amiraux français de la Révolution et de l'Empire : 1792 - 1814*, Paris, G. Saffroy, 1934, 2 volumes.

ZANCO Jean-Philippe, (dir.), *Dictionnaire des ministres de la Marine, 1689-1958*, Paris, SPM, 2011, 564 p.

### *Outils de travail*

AZOULAY Benjamin, de COURSON Benoît : « Gallicagram : Un outil de lexicométrie pour la recherche. » *SocArXiv* [En ligne], mis en ligne le 8 décembre 2021, consulté le 10 mai 2023. URL : <https://doi.org/10.31235/osf.io/84bf3>

*Atlas Ponant*, [En ligne] URL : <https://www.atlasponant.fr/>

COLLEDGE James J., WARLOW Ben, *Ships of the Royal Navy The Complete Record of all Fighting Ships of the Royal Navy from the 15th Century to the Present*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2020, 1386 p.

DEMERLIAC Alain, *La marine de la Révolution : nomenclature des navires français de 1792 à 1799*, Nice, Omega, 1996, 358 p.

GLETE Jan, *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500 - 1860*, Stockholm, Almqvist & Wiksell, 1993, 752 p.

JACKSON Sturges, *Logs of the Great Sea Fights*, London, HardPress, 1899, 2 volumes.

LEBOUCQ Karine *et al.*, *État général des fonds modernes*, Service Historique de la Défense, Archives centrales de la Marine, Vincennes, 2007-2009, 94 p.

LEBOUCQ Karine *et al.*, *Sous-série BB 5 Armements et mouvements des bâtiments de guerre et de transport du ministère de la marine 1790-1920*, Service Historique de la Défense, Archives centrales de la Marine, Vincennes, 2009, 28 p.

---

<sup>1</sup> Seuls les ouvrages cités ont été indiqués dans cette bibliographie.

LEBOUCQ Karine *et al.*, *Présentation des fonds*, Service Historique de la Défense, Archives centrales de la Marine, Vincennes, 2010, 28 p.

POPKIN Jeremy D., *La Presse de la Révolution. Journaux et journalistes (1789-1799)*, Paris, Odile Jacob, 2011, 218 p.

POPKIN Jeremy D., *A Concise History of the Haitian Revolution*, Malden, Wiley-Blackwell, 2012, 202 p.

RODGER Nicholas A. M., « Recent Books on the Royal Navy of the Eighteenth Century », *The Journal of Military History*, vol. 63, n°3, 1999, p. 683-703.

RODGER Nicholas A. M., « Recent Work in British Naval History, 1750-1815 », *The Historical Journal*, vol. 51, n°3, 2008, p. 741-751.

ROQUINCOURT Thierry, *Bibliographie française sur la marine et les colonies, 1789-1815: contribution à une bibliographie des écrits imprimés en français*, Paris, Lettrage, 2003, 502 p.

WARE Chris, COLLEDGE James J., JONES Charles G. P., *Warship Histories, volume 1*, Greenwich, National Maritime Museum, 1986.

WINFIELD Rif, ROBERTS Stephen S., *French warships in the age of sail 1786-1861 : design, construction, careers and fates*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2015, 448 p.

### *Littérature*

HUGO Victor, *Quatrevingt-treize*, Paris, Ollendorff, 1924, 491 p.

MÉRY Joseph, BARTHELÉMY Auguste, *Napoléon en Égypte, poème en huit chants*, Paris, Ambroise et Cie, 1828, 303 p.

### **Ouvrages généraux histoire moderne et contemporaine**

BREWER John, *The Sinews of Power War, Money and the English State, 1688-1783*, London, Unwin Hyman, 1989, 289 p.

CÉNAT Jean-Philippe, *Le roi stratège : Louis XIV et la direction de la guerre, 1661-1715*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2010, 388 p.

DRÉVILLON Hervé, WIEVORKA Olivier (dir.), *Histoire militaire de la France, I. Des Mérovingiens au Second Empire*, Paris, Perrin, 2018, 550 p.

DRÉVILLON Hervé, *Penser et écrire la guerre : contre Clausewitz : 1780-1837*, Paris, Passés composés, 2021, 344 p.

HANNAY David, *A Short History of the Royal Navy 1217-1815 / Volume II 1689-1815*, London, Methuen and Co, 1907, 524 p.



HARDING Richard, *Seapower and Naval Warfare, 1650-1830*, Annapolis (Maryland), États-Unis d'Amérique, Naval Institute Press, 1999, 356 p.

MEYER Jean, ACERRA Martine, *Histoire de la marine française des origines à nos jours*, Rennes, Ouest-France, 1994, 427 p.

MONAQUE Rémi, *Une histoire de la marine de guerre française*, Paris, Perrin, 2016, 528 p.

RODGER Nicholas. A. M., *The Wooden World: an Anatomy of the Georgian Navy*, Annapolis, Maryland, Naval Institute Press, 1986, 445 p.

RODGER Nicholas A. M., *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain, 1649-1815*, London, Allen Lane, 2004, 907 p.

SCOTT Hamish M., « The Second “Hundred Years War”, 1689-1815 », *The Historical Journal*, vol. 35, n°2, 1992, p. 443-469.

## Histoire navale

### Stratégie

ARANDA Olivier, « L'historiographie anglaise de la puissance navale pendant la Révolution française », dans *La Révolution française* [En ligne], n°23, 2022, mis en ligne le 29 juin 2022, consulté le 01 septembre 2022. URL : <http://journals.openedition.org/lrf/6934>.

CARON François, « De la maîtrise de la mer » dans *Stratégique*, n°89-90, 2008/1-2, p. 101-147.

CARON François, « Hervé Coutau-Bégarie et la stratégie navale », dans *Stratégique*, n°109, 2015/2, p. 23-36.

CASTEX Raoul, *Théories stratégiques, tome I, Généralités sur la stratégie, la mission des forces maritimes, la conduite des opérations*, Paris, Economica, 1996, 576 p.

CORBETT Julian S., *Principes de stratégie maritime*, Paris, Fondation pour les études de défense nationale, Economica, 1993, 301 p.

COUTAU-BÉGARIE Hervé, *La puissance maritime : Castex et la stratégie navale*, Paris, France, Fayard, 1985, 311 p.

COUTAU-BÉGARIE Hervé « Réflexions sur l'école française de stratégie navale », dans Hervé COUTAU-BÉGARIE (dir.), *L'Évolution de la pensée navale I*, Fondation pour les études de défense nationale, 1991, 231 p.

DAVELUY René, *L'esprit de la Guerre navale*, Paris, Berger-Levrault, 1909, 2 volumes.

DEPEYRE Michel, *Tactiques et stratégies navales : de la France et du Royaume-Uni de 1690 à 1815*, Paris, Institut de stratégie comparée, EPHE IV-Sorbonne, 1998, 450 p.

DEPEYRE Michel, *Entre vent et eau : un siècle d'hésitations tactiques et stratégiques, 1790-1890*, Paris, Institut de stratégie comparée, EPHE IV-Sorbonne, 2003, 564 p.

DRÉVILLON Hervé, « VIII. Vauban stratège », dans Jean BAECHLER (éd.), *Penseurs de la stratégie*, Paris, Hermann, 2014, p. 99-109.

HAMPSON Norman, *La stratégie française et britannique pendant la campagne du printemps de l'an II*, [inédit], Bibliothèque de l'Institut d'Histoire de la Révolution Française (cote Z 177), sans date, 58 p.

HATTENDORF John B., « The idea of a “fleet in being” in historical perspective » *Naval War College Review*, vol. 67, n°1, 2014, p. 42-60.

INGRAM Edward, « Illusions of Victory: The Nile, Copenhagen, and Trafalgar Revisited », *Military Affairs*, vol. 48, n°3, 1984, p. 140-143.

LEBAS Colomban, « Vauban 1633-1707 », dans *Études Marines n°6 - Les larmes de nos souverains : la pensée stratégique navale française*, Paris, Centre d'études stratégiques de la Marine, mai 2014, p. 25-30.

MAHAN Alfred T., *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*, London, Sampson Low, Marston & co, 1892, 557 p.

MAHAN Alfred T., *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire: 1793-1812*, Londres, Sampson Low, Marston & co, 1893, 2 volumes.

MASSON Philippe, *De la mer et de sa stratégie*, Paris, Tallandier, 1986, 412 p.

MOTTE Martin, « L'influence de Mahan sur la Marine française », dans Hervé COUTAU-BÉGARIE (dir.), *L'Évolution de la pensée navale IV*, Paris, Institut de Stratégie Comparée-Economica, 1994, p. 145-172.

PRITCHARD James, « French Strategy and the American Revolution: A Reappraisal », *Naval War College Review*, vol. 47, n°4, 1994, p. 83-108.

RØKSUND Arne, *The Jeune École: the strategy of the weak*, Leiden, Brill, 2007, 242 p.

ROSINSKI Herbert, « La structure de la stratégie militaire », dans *Stratégique*, n°97-98, 2009/5-6, p. 17-50.

### *Histoire navale XVIIe-XVIIIe (avant la Révolution)*

BAROU Grégoire, « La bataille de la Hougue (1692) : indécision opérationnelle, entêtement politique et illusions rétrospectives », dans Olivier ARANDA, Valentin BARRIER et Côme BARBARAY, *Décider en guerre : Des campagnes de Louis XIV à l'âge des Révolutions*, [à paraître].

CARON François, *La Guerre inconnue ou la Victoire volée: bataille de la Chesapeake, 1781*,

Vincennes, France, Service historique de la Marine, 1989, 611 p.

CHALINE Olivier, BONNICHON Philippe, VERGENNES Charles-Philippe de (dir.), *Les marines de la guerre d'indépendance américaine (1763-1783). Tome 2 - L'opérationnel naval*, Paris, Presse de l'Université Paris-Sorbonne, 2018, 462 p.

CHALINE Olivier, KOWALSKI Jean-Marie (dir.), *L'amiral de Grasse et l'Indépendance américaine : commander en opérations*, Paris, Sorbonne Université Presses, 2023, 640 p.

COLIN Jean, *Louis XV et les Jacobites. Le projet de débarquement en Angleterre de 1743-1744*, Paris, R. Chapelot et C<sup>ie</sup>, 1901, 187 p.

GIRAULT de COURSAC Paul, GIRAULT de COURSAC Pierrette, *Guerre d'Amérique et liberté des mers*, Paris, O.E.I.L., 1991, 566 p.

JANZEN Olaf U., « The French Raid upon the Newfoundland Fishery in 1762: A Study in the Nature and Limits of Eighteenth-Century Sea Power » dans *War and Trade in Eighteenth-Century Newfoundland*, Liverpool, Liverpool University Press, 2013, p.129-154.

JUBELIN Alexandre, « Le feu et l'eau : peur et obsession de l'incendie en mer dans l'Atlantique du début de l'époque moderne », *Revue d'histoire maritime*, n° 25, 2018, p. 159-170.

LE BOT Pierre, « La première marine de Louis XV. Une expérience fondatrice (1715 – 1745) », position de thèse, dans *Revue d'histoire maritime*, n°30, 2021/2, p. 233-240.

LE BOT Pierre, *La première marine de Louis XV : une expérience fondatrice (1715-1745)*, Thèse de doctorat sous la direction d'Olivier CHALINE, Sorbonne-Université, 2021, 465 p.

LOIR Maurice, *La marine royale en 1789*, Paris, Armand Colin, 1900, 319 p.

LUTUN Bernard, *Une autre Marine, 1756-1789, réforme d'une institution*, thèse de doctorat sous la direction de Louis BERGERON, EHESS, 2005, 1001 p.

OLIVIER-JEGAT Edern, « Frégates et chaloupes aux Antilles, la Marine royale à l'épreuve de la contrebande maritime (XVIII<sup>e</sup> siècle) », *Revue d'Histoire maritime*, n°25, 2018, p. 239-254.

OLIVIER-JEGAT Edern, « La station navale des petites Antilles en temps de paix (1785-1786) », dans Jean-Sébastien GUIBERT, Boris LESUEUR, *Navigations militaires aux Antilles (1620-1820)*, Paris, L'Harmattan, 2019, p. 153-171.

OLIVIER-JEGAT Edern, *Océans et marine française en paix, missions et stations navales*, thèse de doctorat sous la direction de Sylviane LLINARES, Université de Bretagne-Sud, 2020, 640 p.

### *Histoire navale ancienne de la période révolutionnaire*

CHEVALIER Louis Édouard, *Histoire de la marine française sous la première république*, Paris, Hachette, 1886, 424 p.

DARRIEUS Paul, *Quiberon et l'île d'Yeu : 1795*, [inédit], Centre des hautes études navales, 1927, 58 p.

DOUIN Jacques Georges, *La campagne de Bruix en Méditerranée, mars-août 1799*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1923, 230 p.

HAVARD Oscar, *Histoire de la Révolution dans les ports de guerre*, Paris, Nouvelle Librairie Nationale, 1912, 639 p.

JAMES William, *The Naval History of Great Britain, volume 1*, London, Harding-Lepard, 1826, 515 p.

JONES Edwin H. S., *An Invasion that failed: the French Expedition to Ireland, 1796*, Oxford, Blackwell, 1950, 256 p.

JONGE Johannes C. de, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen, vol. 5*, Haarlem, A. C. Kruseman, 1862, 700 p.

JURIEN de LA GRAVIÈRE Edmond, « Nelson, Jervis et Collingwood, Études sur la dernière guerre maritime 01. » dans *Revue des deux mondes*, tome 16, 1846, p. 819-849.

JURIEN de LA GRAVIÈRE Edmond, *Guerres maritimes sous la République et l'Empire*, Paris, Charpentier, 1879, 2 volumes.

LA JONQUIÈRE Clément de, *L'expédition d'Égypte, 1798-1801*, Paris, Charles-Lavauzelle, 1899, 4 volumes.

LACHÈSE Henri, *L'armée navale de l'Océan, de vendémiaire à messidor an III. La croisière du Grand Hiver. Le combat de Groix.*, Paris, École supérieure de guerre navale, 1934, 85 p. Notice BNF : FRBNF45

PÉROU Éloi, *Expédition de Sardaigne : le lieutenant-colonel Bonaparte à la Maddalena (1792-1793)*, Paris, Charles-Lavauzelle, 1912, 179 p.

ROUVIER Charles, *Histoire des Marins français sous la République*, Paris, Arthus-Bertrand, 1868, 560 p.

TRAMOND Joannès, *Manuel d'histoire maritime de la France*, Paris, Challamel aîné, 1916, 921 p.

TROUDE Olivier, *Batailles navales de la France*, Paris, Challamel aîné, 1867, 4 volumes.

### ***Histoire navale récente de la période révolutionnaire***

ACERRA Martine et MEYER Jean, *Marines et Révolution*, Paris, Editions Ouest-France, 1988, 285 p.

ARANDA Olivier, *La bataille de Prairial : le Fleurus de la marine républicaine ?*, Mémoire de M2 sous la direction de Pierre SERNA, Paris 1 Panthéon Sorbonne, 2015, 280 p.

ARANDA Olivier, « Combattre et mourir en républicain sur les mers : la bataille du 13 Prairial an II, au-delà du *Vengeur du Peuple* » dans Walter BRUYÈRE-OSTELLS, Benoît POUGET et Michel SIGNOLI (dir.), *Des chairs et des larmes : combattre, souffrir, mourir dans les guerres de la Révolution et de l'Empire (1792-1815)*, Aix-en-Provence, Presses universitaires de Provence, 2020, p. 31-42.

ARANDA Olivier, « Les pratiques stratégiques de la marine française, de Louis XVI au début de la Révolution française, 1780-1794 », dans *Revue de l'Histoire de Versailles et des Yvelines*, tome 103, 2021, p. 87-99.

ARANDA Olivier, « Refuser l'arrêt des combats ? Violences et politique en l'an II dans la marine républicaine » dans Claire MIOT, Thomas VAISSET, Paul VO-HA, *Cessez-le-feu, cesser les combats ? De l'époque moderne à nos jours*, Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 2022, p. 231-246.

ARANDA Olivier, « Affreux, sales... et malades ? La campagne navale française du printemps 1794 au prisme de l'hygiène et de la santé. », *Revue d'Histoire Maritime*, [à paraître].

ARTHUR Charles B., *The Remaking of the English Navy by Admiral St. Vincent: Key to the Victory Over Napoleon: The Great Unclaimed Naval Revolution (1795-1805)*, Lanham, University Press of America, 1986, 265 p.

BARTLETT Thomas, « "L'invasion qui n'eut jamais lieu" : Aspects navals et militaires de l'expédition française en baie de Bantry, 1796 » dans John A. MURPHY, *Les Français sont dans la baie : L'expédition en baie de Bantry, 1796*, Caen, Presses universitaires de Caen, 2004, p. 58.

BERNAOLA MARTÍN Íñigo, « El bloqueo de Cádiz durante la guerra Anglo-Española », *Desperta Ferro Historia moderna*, n°62, 2023, p. 28-33.

BREEN Colin, FORSYTHE Wes, « The French Shipwreck La Surveillante, Lost in Bantry Bay, Ireland, in 1797 », *Historical Archaeology*, vol. 41, n°3, 2007, p. 39-50.

CARRIDICE Phil, *Britain's Last Invasion: The Battle of Fishguard 1797*, London, Pen and Sword Books Ltd, 2019, 217 p.

DALY Robert W., « Operations of the Russian Navy During the French Revolution and Empire, 1795-1801 », *United States Naval Institute Proceedings*, vol. 73, n°551, 1947, p. 555-561.

DUFFY Michael, *Soldiers, Sugar, and Seapower : the British Expeditions to the West Indies and the War Against Revolutionary France*, Oxford, Oxford University Press, 1987, 432 p.

DUFFY Michael, « The man who missed the grain convoy: Sir George Montagu and the escape of Vanstabel's convoy from America in 1794 » dans *Les marines françaises et britanniques face aux États-Unis, 1776-1865*, VIIèmes journées franco-britanniques d'histoire de la Marine, Vincennes, SHD, 1999, p. 155-167.

GARDINER Robert, *Fleet Battle and Blockade: The French Revolutionary War 1793-1797*, London, Caxton Editions, 1996, 192 p.

GÓMEZ CAÑAS Santiago, « Navío Montañés (1794) », *Todo a babor* [En ligne], mis en ligne le 30 septembre 2021, consulté le 21 avril 2023. URL : <https://www.todoababor.es/historia/navio-montanes/>

GONZÁLEZ Agustín R., « La batalla del cabo de San Vicente », *Desperta Ferro Historia moderna*, n°62, 2023, p. 20-27.

GOUGH Hugh, « Anatomie d'un échec : La baie de Bantry et l'invasion française de 1796 » dans John A. MURPHY, *Les Français sont dans la baie : L'expédition en baie de Bantry, 1796*, Caen, Presses universitaires de Caen, 2004, p. 13-27.

HISCOCKS Richard, « The Occupation of Cape Nicolas Mole, Saint-Domingue – 23 September 1793 », *The royal navy 1776-1815 A biographical history and chronicle* [En ligne], mis en ligne le 2 décembre 2019, consulté le 6 janvier 2023. URL : <https://morethannelson.com/the-occupation-of-cape-nicolas-mole-saint-domingue-23-september-1793/>

HISCOCKS Richard, « The Cornwallis Retreat – 17 June 1795 », *The royal navy 1776-1815 A biographical history and chronicle* [En ligne], mis en ligne le 31 octobre 2021, consulté le 4 mai 2023. URL : <https://morethannelson.com/the-cornwallis-retreat-17-june-1795/>

HISCOCKS Richard, « The Battle of Groix – 23 June 1795 », *The royal navy 1776-1815 A biographical history and chronicle* [En ligne], mis en ligne le 25 novembre 2021, consulté le 5 mai 2023. URL : <https://morethannelson.com/the-battle-of-groix-23-june-1795/>

HISCOCKS Richard, « The Battle of the Hyeres Islands – 13 July 1795 », *The royal navy 1776-1815 A biographical history and chronicle* [En ligne], mis en ligne le 19 février 2022, consulté le 8 mai 2023. URL : <https://morethannelson.com/the-battle-of-the-hyeres-islands-13-july-1795/>

JARNOUX Philippe, « Autour des combats de prairial : le convoi Van Stabel et les approvisionnements américains en 1793-4 » dans *Les marines françaises et britanniques face aux États-Unis, 1776-1865*, VIIèmes journées franco-britanniques d'histoire de la marine, Vincennes, SHD, 1999, p. 169-185.

Ó CRUALAOICH Gearóid, « Les français sont au large » dans John A. MURPHY, *Les Français sont dans la baie : L'expédition en baie de Bantry, 1796*, Caen, Presses universitaires de Caen, 2004, p. 127-142.

PALMER Michael A., *Stoddert's War: Naval Operations During the Quasi-War with France, 1798-1801*, Annapolis, Naval Institute Press, 2000, 313 p.

PORCHER Kévin, « L'escadre de Leissègues durant la bataille de Pointe-à-Pitre (1794) », dans Jean-Sébastien GUIBERT, Boris LESUEUR, *Navigations militaires aux Antilles (1620-1820)*, Paris, L'Harmattan, 2019, p. 173-191.

TURNER Eunice H., « The Russian squadron with admiral Duncan's North Sea fleet, 1795–1800 », *The Mariner's Mirror*, vol. 49, n°3, 1963, p. 212-222.

WARNER Oliver, *The glorious First of June*, London, Macmillan, 1961, 184 p.

WILLIS Sam, *The Glorious First of June: Fleet Battle in the Reign of Terror*, London, Trafalgar Square, 2012, 320 p.

WILSON Evan, « The naval defence of Ireland during the French Revolutionary and Napoleonic Wars », *Historical Research*, vol. 92, n°257, 2019, p. 568-584.

### *Théâtre méditerranéen*

BAKER William C., *Between Coalition and Unilateralism: The British War Machine in the Mediterranean, 1793 – 1796*, thèse de doctorat sous la direction de Michael LEGGIERE, University of North Texas, 2020, 387 p.

BATTESTI Michèle, *La bataille d'Aboukir, 1798 : Nelson contrarie la stratégie de Bonaparte*, Paris, Economica, 1998, 263 p.

BROUSSIGNAC Jean-Paul, *Stratégie anglaise et française en Méditerranée de 1793 à 1802*, [inédit], centre des hautes études navales, 1937, 54 p. Notice BNF : FRBNF45148056.

BRUYÈRE-OSTELLS Walter, POUGET Benoît, « Le port d'Alexandrie, pivot stratégique de la campagne d'Égypte (1798-1801) », *Revue Historique des Armées*, vol. 282, n° 1, 2016, p. 79-91.

LAVERY Brian, *Nelson and The Nile: The Naval War Against Bonaparte 1798*, London, Caxton, 2003, 318 p.

MERVEILLEUX du VIGNAUX Paul, *La Méditerranée : de la reprise de Toulon par les français à la paix de Bâle (juillet 1795)*, [inédit], Centre des hautes études navales, 1932, 45 p. Notice BNF : FRBNF45151665

### *Projets d'invasion de l'Angleterre*

BATTESTI Michèle, « Napoléon et la “descente” en Angleterre. 1ère partie : Les multiples projets de 1778 à 1803 », *Revue du Souvenir Napoléonien*, n°444, 2003, p. 3-17.

DESBRIÈRE Edouard, *1793-1805 : projets et tentatives de débarquement aux îles britanniques*, Paris, Librairie Militaire R. Chapelot, 1900, 4 volumes.

### *Histoire navale du Consulat et de l'Empire*

BERNARD Arnaud, « Napoléon et la Marine ou l'histoire d'un malentendu », *Napoleonica. La Revue*, n°8, 2010/2, p. 53-76.

JOHNSON Kenneth, « The French Navy », dans Bruno COLSON, Alexander MIKABERIDZE (eds.), *The Cambridge History of the Napoleonic Wars*, Cambridge, Cambridge University Press, 2023, 3 volumes.

KNIGHT Roger, *Convoys: The British Struggle Against Napoleonic Europe and America*, New Haven, Yale University Press [Édition numérique], 2022, 388 p.

LÉVÊQUE Pierre, « La marine française au 18 Brumaire », *Annales historiques de la Révolution française*, vol. 318, n° 4, 1999, p. 1-21.

LÉVÊQUE Pierre, *Histoire de la marine du Consulat et de l'Empire : Volume I, Du 18 brumaire à Trafalgar*, Paris, Librairie Fabrice Teissèdre, 2015, 2 volumes.

MONAQUE Rémi, *Trafalgar : 21 octobre 1805*, Paris, Passés composés, 2021, 400 p.

ORTOLI Paul, « Napoléon et la marine », *Revue du souvenir napoléonien*, n°270, 1973, p. 2-6.

TODOROV Nicola P., « Le redressement naval de 1810-1813 napoléonien et la géographie maritime de l'Europe », *Cahiers du Centre d'études d'histoire de la défense*, n°36, 2008, p. 137-170.

### *Question du blocus*

CHALINE Olivier, « La difficile mise en place des techniques de blocus par les Anglais, XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles », *Les Cahiers Sirice*, n°26, 2021/1, p. 23-31.

MORRISS Roger, *The Channel Fleet and the Blockade of Brest, 1793-1801*, Aldershot, Ashgate, 2001, 700 p.

POURCHASSE Pierrick, « Le blocus britannique de 1793 contre la France révolutionnaire, une tentative pour “affamer le rebelle” », dans Jean DE PRÉNEUF, Éric GROVE, Andrew LAMBERT (dir.), *Entre Terre et Mer. L'occupation militaire des espaces maritimes et littoraux*, Paris, Economica, 2014, p. 244-258.

SAXBY Richard C., « The Western Squadron and the Blockade of Brest », *History Today*, January 1973, p. 20-29.

### *Course*

AUDRAN Karine, « Brest sous la Convention : la course approvisionnement comme processus de résilience » dans Christian BORDE, Jean-François GREVET, Sébastien MARTIN, Laurent WARLOUZET, *La résilience des villes portuaires européennes : Tome 1. Crises et réinventions (XVI<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle)*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2022, p. 37-52.

BELISSA Marc, « Les lumières contre la guerre de course (1763-1795). », *Dix-huitième Siècle*, n°33, 2001, p. 119-131.

BONNEL Ulane, *La France, les États-Unis et la guerre de course (1797-1815)*, Paris, Nouvelles éditions latines, 1961, 491 p.



PICHEVIN Hervé, PLOUVIEZ David, *Les corsaires nantais pendant la Révolution française*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2016, 368 p.

RODIGNEAUX Michel, SERVANT Hélène, « La guerre de course aux Antilles (1793-1810). », *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, n° 142, 2005, p. 13-39.

### *Construction navale et arsenaux*

ACERRA Martine, *Rochefort et la construction navale française, 1661-1815*, Thèse de doctorat sous la direction de Jean Meyer, Paris IV, 1992, 1123 p.

ARANDA Olivier, « Une mobilisation politisée face à l'urgence et à l'insurrection : l'Arsenal de Brest en l'an II », dans Caroline LE MAO, *Les arsenaux de la Marine : du XVI<sup>e</sup> siècle à nos jours*, Paris, Sorbonne Université Presses, 2021, p. 351-363.

ARANDA Olivier, « Un siège amphibie ? : retour sur le « Blocus » de Brest 1793-1801 », dans Côme BARBARAY et Michel BIARD (dir.), *La guerre de siège à l'épreuve de la Révolution française*, [à paraître].

ASSOCIATION DES AMIS DU MUSÉE NATIONAL DE LA MARINE. Délégation de Basse-Normandie, *L'arsenal de la Marine à Cherbourg, une ville dans la ville*, Tourlaville, Éd. du Cotentin, 2013, 179 p.

BENOÎT Jérémie, TROMPARENT-DE-SEYNES Hélène, NIDERLINDER Alain, (commissaires), *Maquettes de la marine impériale. Collection du musée de la Marine*, dossier de presse, 17 juin - 14 septembre 2014, Grand Trianon, 48 p.

BOUDRIOT Jean, BERTI Hubert, *Les vaisseaux de 74 à 120 canons : étude historique, 1650-1850*, Paris, France, A.N.C.R.E., 1995, 436 p.

BOULAIRE, Alain, thèse de doctorat sous la direction de Jean MEYER, *Brest et la Marine royale de 1660 à 1790*, 1988, Paris IV, 1729 p.

CHALINE Olivier, « Peut-on se passer d'arsenal dans une zone d'opérations majeure ? L'armée navale française aux Antilles et en Amérique du nord (1781-1783) », dans Caroline LE MAO (dir.) *Les Arsenaux de la Marine du XVI<sup>e</sup> siècle à nos jours*, Paris, Sorbonne Université Presses, 2021, p. 291-302.

FERREIRO Larrie D., *Ships and Science: the Birth of Naval Architecture in the Scientific Revolution, 1600-1800*, Cambridge (Massachusetts), MIT Press, 2010, 472 p.

HAMPSON Norman, *La marine de l'an II : mobilisation de la flotte de l'Océan, 1793-1794*, Paris, Marcel Rivière, 1959, 276 p.

JAHAN François, *La frégate l'Hébé*, Paris, Guénégau, 2005, 302 p.

KNIGHT Roger, *Britain Against Napoleon: The Organization of Victory, 1793-1815*, London, Allen Lane, 2013, 677 p.

LAVERY Brian, *The Ship of the Line. Volume 1: The Development of the Battlefleet, 1650-1850*, London, Conway Maritime Press, 1984, 224 p.

LE MAO Caroline, *Fournisseurs de Marine*, La Crèche, Geste éditions, 2021, 512 p.

MARTIN Sébastien, « L'arsenal de Rochefort et la logistique navale dans la défense des colonies au XVIII<sup>e</sup> siècle » dans David PLOUVIEZ (dir.), *Défense et colonies dans le mode atlantique : XV<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2014, p. 219.

MORRISS Roger, *The Royal Dockyards During the Revolutionary and Napoleonic Wars*, Leicester, Leicester University Press, 1983, 262 p.

MORRISS Roger, *The Foundations of British Maritime Ascendancy Resources, Logistics and the State, 1755-1815*, London, Cambridge University Press, 2011, 440 p.

ODRIOZOLA OYARBIDE Lourdes, « La construcción naval en Gipuzkoa. Siglos XVI-XVIII », *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, n°2, 1998, p. 93-146.

PLOUVIEZ David, « Du prix de Rome au quai de la Piperie, Mathurin Crucy, entrepreneur de construction navale à Nantes », *Annales historiques de la Révolution française*, n°373, 2013, p. 145-164.

PLOUVIEZ David, « Entre "l'État et le Marché" : la fonderie de cuivre de Romilly-sur-Andelle et la Marine française, 1780-1823 », *Revue d'Histoire Maritime*, n°22-23, 2017, 368 p.

REICHERT Rafal, « El comercio de maderas del Báltico Sur en las estrategias de suministros de la Marina Real, 1714-1795, » dans Iván VALDEZ-BUBNOV, Sergio SOLBES FERRI, Pepjin BRANDON, *Redes empresariales y administración estatal: la provisión de materiales estratégicos en el mundo hispánico durante el largo siglo XVIII*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2021, p. 134-168.

SAINT-ROMAND Julien, *Le geste et la révolution : Pratiques sociales et modernité politique des ouvriers de l'arsenal de Toulon (vers 1760 - vers 1815)*, thèse de doctorat sous la direction de Christine PEYRARD, Aix-Marseille Université, 2014, 738 p.

TORRES SÁNCHEZ Rafael, « La ola "vagabunda" y el naufragio del sistema naval español », *Desperta Ferro Historia moderna*, n°62, 2023, p. 14-18.

### *Armements et artillerie navale*

ARANDA Olivier, « "Pour visiter Pitt en bateau" : les canons de la République », *Annales historiques de la Révolution française*, n°393, 2018/3, p. 35-55.

BOUDRIOT Jean, *L'artillerie de mer. Marine française 1650-1850*, Paris, A.N.C.R.E., 1992, 198 p.

BOUDRIOT Jean, « La caronade dans la marine française », dans *Communications 1990-1991*, Comité de documentation historique de la Marine, Vincennes, Service Historique de la Marine, 1992, p. 21-30.

BOUDRIOT Jean, « La caronade dans la marine française », dans *Neptunia*, n° 185, mars 1992, p. 12-16.

PAIXHANS Henri-Joseph, *Nouvelle force maritime et application de cette force à quelques parties du service de l'armée de terre*, Paris, Bachelier, 1822, 461 p.

TAILLEMITTE Étienne, « Henri-Joseph Paixhans et sa nouvelle force maritime », dans Hervé COUTAU- BÉGARIE, *L'Évolution de la pensée navale IV*, Paris, Institut de Stratégie Comparée-Economica, 1994, p. 105-132.

### *Officiers et personnel*

AMAN Jacques, *Les Officiers bleus dans la marine française au XVIIIe siècle*, Paris, Droz, 1976, 203 p.

BONNET Nathalie, « Les Officiers bretons dans la marine du Directoire », *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, tome 64, 1987, p. 237-256.

KERBAOL Camille, *Les lettres d'Adrien Galliot-Marie de Mandat-Grancey : édition critique de la correspondance familière d'un officier de la Marine royale française (1781-1791)*, thèse de doctorat sous la direction d'Éric FRANCALANZA, Université de Bretagne occidentale, 2019, volume II, 961 p.

VERGÉ-FRANCESCHI Michel, « La marine à l'expédition de Quiberon », dans Edward J. FREEMAN (dir.), *Les empires en guerre et paix, 1793-1860*, Deuxièmes journées franco-anglaises d'histoire de la marine, Vincennes, Service historique de la Marine, 1990, p. 11-40.

VERGÉ-FRANCESCHI Michel, « Marine et Révolution. Les officiers de 1789 et leur devenir », *Histoire, économie & société*, 1990/2 (9ème année), p. 259-286.

### *Aspects administratifs et législatifs*

BOURNONVILLE Aurélien, *De l'Intendance au Commissariat de la Marine (1765 – 1909) : un exemple de stabilité administrative*, Thèse de Droit, Université du Droit et de la Santé - Lille II, 2014, 500 p.

LÉVÊQUE Pierre, « Les employés du ministère de la Marine en l'an VI », *La Revue Administrative*, vol. 55, n° 329, 2002, p. 525-541.

### *Histoire environnementale*

ALBION Robert G., *Forests and Sea power: the Timber Problem of the Royal Navy, 1652-1862*, Cambridge (États-Unis d'Amérique), Harvard University Press, 1926, 485 p.

TYRRELL John, « Du rôle de la météorologie dans le destin politique », dans John A. MURPHY, *Les Français sont dans la baie : L'expédition en baie de Bantry, 1796*, Caen, Presses universitaires de Caen, 2004, p. 29-50.

### *Droit de la mer*

FELDBÆK Ole, *Denmark and the Armed Neutrality 1800-1801: Small Power Policy in a World War*, Copenhagen, Akademisk Forlag, 1980, 305 p.

HILL Peter P., « Prologue to the Quasi-War: Stresses in Franco-American Commercial Relations, 1793-96 », *The Journal of Modern History*, vol. 49, n°1, 1977, p. 1039-1069.

POTOFKY Allan, « G.J.A. Ducher and the Collapse of “Doux Commerce” in the Atlantic During the Era of Revolutions », *Cahiers Charles V*, n°39, 2005, p. 163-186.

### **Histoire maritime**

#### *Généralités*

AUFFRET Charles, *Une Famille d'artistes brestois au XVIII<sup>e</sup> siècle. Les Ozanne*, Rennes, H. Callière, p. 121.

CHALINE Olivier, *La mer et la France : quand les Bourbons voulaient dominer les océans*, Paris, Flammarion, 2016, 560 p.

CHALINE Olivier, *Apprendre la mer : au temps de la voile en France, XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles*, Paris, Flammarion, 2022, 234 p.

CHALINE Olivier, HARDING Richard, « Du vent et de l'eau : les contraintes environnementales au temps de la voile », *Histoire, économie & société*, 2020/1 (39<sup>e</sup> année), p. 9-21.

DUFFY, Michael, « Routes maritimes et mouillages : les *Western Approaches*, Plymouth et Torbay », *Histoire, économie & société*, 2020/1 (39<sup>e</sup> année), p. 22-35.

JARNOUX Philippe, « Capitaines et maîtres de barques en Basse Bretagne au XVIII<sup>e</sup> siècle » dans Frédéric CHAUVAUD, Jacques PERET, *Terres marines*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2006, p. 91-97.

LLINARES Sylviane, « La République en mer, le journal de navigation de la frégate l'*Insurgente* de Lorient à Cayenne, 1798 », dans Martine ACERRA et Bernard MICHON (dir.), *Horizons atlantiques : villes, négoces, pouvoirs*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2019, p. 259-268.

« Le naufrage du vaisseau le *Séduisant*, en mer d'Iroise », *Naufrages & épaves au Ponant Société d'Archéologie et de Mémoire Maritime*, [En ligne], mis en ligne le 30 octobre 2017, consulté le 22 juin 2023. URL : <https://archeosousmarine.net/seduisant.php>

## Commerce maritime

POURCHASSE Pierrick, *La France et le commerce de l'Europe du nord au XVIII<sup>e</sup> siècle*, thèse de doctorat sous la direction de Gérard LE BOUËDEC, Université de Bretagne Occidentale, 2002, 728 p.

POURCHASSE Pierrick, « Commerce et connaissance du Nord : la marine française et la Baltique au XVIII<sup>e</sup> siècle » dans Éric SCHNAKENBOURG (dir.), *Figures du Nord : Scandinavie, Groenland, Sibérie. Perceptions et représentations des espaces septentrionaux de la fin de Moyen Âge au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2012, p. 53-64.

POURCHASSE Pierrick, "Speculations and Embargoes on the Grain Trade at the Time of the Revolutionary Wars (1792-1795)", dans Katherine B. AALESTAD, Johan JOOR, *Revisiting Napoleon's Continental System*, New York, Palgrave Macmillan, 2015, p. 69-80.

MARZAGALLI Silvia, « Le négoce maritime et la rupture révolutionnaire : un ancien débat revisité », dans *Annales historiques de la Révolution française*, n°352, 2008/2, p. 184-207.

MARZAGALLI Silvia, « La guerre européenne et ses effets sur le commerce atlantique », dans *Bordeaux et les États-Unis, 1776-1815. Politique et stratégies négociantes dans la genèse d'un réseau commercial*, Genève, Librairie Droz, 2015, p. 89-125.

MARZAGALLI Silvia, « Le commerce entre la France et les États-Unis, 1793-1815. Le triomphe bordelais », dans *Bordeaux et les États-Unis, 1776-1815. Politique et stratégies négociantes dans la genèse d'un réseau commercial*, Genève, Librairie Droz, 2015, p. 127-179.

## Marine et Politique

BODINIER Gilbert, « La républicanisation de la marine en l'an I et en l'an II », dans Michel BIARD, Annie CREPIN, Bernard GAINOT (éd.), *La plume et le sabre. Hommages offerts à Jean-Paul Bertaud*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2002, 552 p.

CORMACK William S., *Revolution and Political Conflict in the French Navy 1789-1794*, Cambridge, Cambridge University Press, 2002, 360 p.

ÉTIENNE Alexandre, « Essai de navigation platonicienne : remarques sur quelques images nautiques chez Platon », *Études de Lettres : revue de la Faculté des lettres de l'Université de Lausanne*, n°234, 1993, p. 111-128.

HAMPSON Norman, « The "Comité de Marine" of the Constituent Assembly », *The Historical Journal*, II, 2, Cambridge, Cambridge University Press, 1959, p. 130-148.

JENKS Timothy, *Naval Engagements: Patriotism, Cultural Politics, and the Royal Navy, 1793-1815*, Oxford, Oxford University Press, 2006, 334 p.

JOSSERAN Tancrède, « Et la Royale fut détruite ! » dans Renaud ESCANDE, *Le livre noir de la Révolution française*, Paris, Cerf, 2008, p. 283-299.

LOIR Maurice, « La marine et la proclamation de la première République », *Revue maritime et coloniale*, vol. 127, 1895, p. 257-271.

MARTRAY Joseph, *La destruction de la marine française par la Révolution*, Paris, France-Empire, 1988, 262 p.

MOTTE Martin, « La Royale sans le Roi, le déclin naval français vu par Charles Maurras », *Revue d'Histoire maritime : Marine, État et Politique*, n°14, 2011, p. 61-87.

ORAIN Arnaud, CHAPPEY Jean-Luc, LILTI Antoine, « Usages de l'absent : La figure de Lapérouse et la Révolution française. » dans *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 2021/1 (76ème année), p. 47-82.

RODGER Nicholas A. M., « Conclusion générale : une spécificité française vue de Grande-Bretagne », *Revue d'Histoire maritime : Marine, État et Politique*, n°14, 2011, p. 213-216.

ROQUINCOURT Thierry, « *Le mythe du "Vengeur"* », dans Michel VOVELLE (dir.), *Révolution et République : l'exception française*, Paris, Kimé, 1994, p. 479-495.

### *Discipline, mutineries, résistances*

CABANTOUS Alain, *La Vergue et les fers : mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France*, Paris, France, Tallandier, 1984, 250 p.

CABANTOUS Alain, BUTI Gilbert, *Les mutins de la mer : rébellions maritimes et portuaires en Europe occidentale*, Paris, Les Éditions du Cerf, 2022, 408 p.

CHALINE Olivier, « Les mutineries de 1797 dans la Navy », *Histoire, économie & société*, 2005/1 (24<sup>e</sup> année), p. 51-61.

FRYKMAN Niklas, *The Bloody Flag: Mutiny in the Age of Atlantic Revolution*, Oakland, University of California Press, 2020, 304 p.

GOBERT Christophe, « Les marins du port de Toulon au XVIII<sup>e</sup> siècle, entre guerres et marchandises », dans *Commerce et économie dans la guerre et la paix. Actes du 136<sup>e</sup> Congrès national des sociétés historiques et scientifiques, « Faire la guerre, faire la paix »*, Perpignan, 2011, Paris, Éditions du CTHS, 2012, p. 35-49.

MACDOUGALL Philip, COATS Ann V.(eds.), *The Naval Mutinies of 1797: Unity and Perseverance*, Woodbridge (Suffolk), Boydell Press, 2011, 316 p.

REDIKER Marcus, *Outlaws of the Atlantic: sailors, pirates, and motley crews in the Age of Sail*, Boston, Beacon Press, 2014, 241 p.

## Histoire de la Révolution française

### *Généralités*

CHAPPEY Jean-Luc, GAINOT Bernard, MAZEAU Guillaume, REGENT Frédéric, SERNA Pierre, *Pour quoi faire la Révolution*, Marseille, Agone, 2012, 208 p.

MICHELET Jules, *Histoire de la Révolution française, tome VII*, Paris, Flammarion, 1893, 516 p.

PALMER Robert R., *Twelve Who Ruled: The Year of the Terror in the French Revolution*, Princeton, Princeton University Press, 2005, 448 p.

### *Histoire militaire et débat sur la guerre totale*

BAEYENS Jacques, *Les Français à Corfou, 1797-1799 et 1807-1814*, Athènes, Imprimerie de l'Institut français d'Athènes, 1973, 174 p.

BALL Philip, *A Waste of Blood and Treasure. The 1799 Anglo-Russian Invasion of the Netherlands*, Barnsley, Pen and Sword, 2017, [Édition électronique], 315 p.

BELL David A., *The First Total War : Napoleon's Europe and the Birth of Warfare as We Know It*, Boston, Houghton Mifflin Harcourt, 2007, 420 p.

BELL David A., CREPIN Annie, DREVILLON Hervé, FORCADE Olivier, GAINOT Bernard, « Autour de la guerre totale », *Annales historiques de la Révolution française*, n°364, 2011/2, p. 153-170.

BIARD Michel, CRÉPIN Annie, GAINOT Bernard (dir.), *La plume et le sabre. Hommages offerts à Jean-Paul Bertaud*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2002, 552 p.

BOUDON Jacques-Olivier, *La campagne d'Égypte*, Paris, Belin, 2018, p. 60.

CLEMENTS William, *Billy Pitt Had Them Built: The Napoleonic Towers on Ireland*, Dublin, Holliwell Press, 2013, 128 p.

CSENGEI Ildiko, « The Literature of Fear in Britain: Coleridge's "Fears in Solitude" and the French Invasion of Fishguard in 1797 », *English Literature*, vol. 5, 2018, p. 183-206.

DEGAGE Alain, « Les principaux aspects de la stratégie des armées françaises des Pyrénées-Orientales durant la guerre franco-espagnole (1793-1795) », dans Jean SAGNES, *L'Espagne et la France à l'époque de la Révolution française (1793-1807)*, Perpignan, Presses universitaires de Perpignan, 1993, p. 11-31.

GUIMERÁ RAVINA Agustín, « La victoria de Tenerife sobre Horatio Nelson », *Desperta Ferro Historia moderna*, n°62, 2023, p. 38-47.

GUIOMAR Jean-Yves, *L'invention de la guerre totale, XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Éditions du Félin, 2004, 320 p.

HIPPLER Thomas, « Service militaire et intégration nationale pendant la révolution française », *Annales historiques de la Révolution française*, n°329, 2002/3, p. 1-16.

MACKESY Piers, *Statesmen at War: The Strategy of Overthrow, 1798-1799.*, Londres, Longman, 1974, 340 p.

MACKESY Piers, *War Without Victory: The Downfall of Pitt, 1799-1802*, Oxford, Clarendon Press, 1984, p. 35.

MIKABERIDZE Alexander, *Les Guerres napoléoniennes. Une histoire globale*, Paris, Flammarion, 2020, 1200 p.

PETITFRÈRE Claude, « La Loire et la guerre de Vendée, 1793 » dans Jean-Pierre BOIS, *La Loire, la guerre et les hommes : Histoire géopolitique et militaire d'un fleuve*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2013, p. 155-163.

PHILLIPSON Andy, « The Raid on Ostend 1798: Combined Operations against Revolutionary France », *Journal of the Society for Army Historical Research*, vol. 81, n°325, 2003, p. 31-46.

### *Insurrection vendéenne et chouanne*

BERNET Anne, *Histoire générale de la chouannerie*, Paris, Perrin, 2000, 659 p.

BOULOISEAU Marc, « L'expédition de Quiberon (1795) jugée par l'ambassadeur du tsar à Londres », *Annales historiques de la Révolution française*, n°295, 1994, p. 100-102.

CADIC François, *Histoire populaire de la chouannerie en Bretagne*, Rennes, éditions Terre de Brume, 2003, 2 volumes.

GAINOT Bernard, « 6. Des mots pour dire la guerre et le territoire », dans Michel BIARD, Hervé LEUWERS (dir.), *Danton. Le mythe et l'Histoire*, Paris, Armand Colin, 2016, p. 85-98.

GAINOT Bernard, « Introduction », dans Hervé DRÉVILLON, Olivier WIEVORKA (dir.), *Histoire militaire de la France. I. Des Mérovingiens au Second Empire*, Paris, Perrin, 2018, p. 539-547.

MARTIN Jean-Clément, *La guerre de Vendée : 1793-1800*, Paris, Points, 2014, 368 p.

ROGER Paul, « La dimension maritime des guerres de Vendée », dans Hervé COUTAU-BÉGARIE et Charles DORÉ GRASLIN (dir.), *Histoire militaire des guerres de Vendée*, Paris, France, Economica : Institut de stratégie et des conflits, Commission française d'histoire militaire, 2010, p. 534.

SERNA Pierre, « Toute révolution est guerre d'indépendance », dans Jean-Luc CHAPPEY, Bernard Gainot, Guillaume MAZEAU, Frédéric REGENT, Pierre SERNA, *Pour quoi faire la Révolution*, Marseille, Agone, 2012, p. 23-53.



SERNA Pierre, DE FRANCESCO Antonino, MILLER Judith A., *Republics at War, 1776-1840: Revolutions, Conflicts, and Geopolitics in Europe and the Atlantic World*, New York, Palgrave Macmillan, 2013, 312 p.

SUTHERLAND Donald, « L'expédition de l'île d'Yeu (1795). », *Annales historiques de la Révolution française*, n°211, 1973, p. 51-70.

TRIGER Robert, « La prise du Mans par les Chouans, le 15 octobre 1799 : un épisode de la Chouannerie », *La Revue historique et archéologique du Maine*, tome XLVI, G. Fleury, Mamers, 1899, 98 p.

WAHNICH Sophie, BELISSA Marc, « Les crimes des Anglais : trahir le droit », *Annales historiques de la Révolution française*, n°300, 1995, p. 233-248.

### *Histoire politique*

ALPAUGH Micah, *Non-Violence and the French Revolution: Political Demonstrations in Paris, 1787-1795*, Cambridge, Cambridge University Press, 2015, 292 p.

ANTUNES Séverine, « Le corps législatif sous le directoire : Nouvelles pratiques et luttes de pouvoir au cœur de la construction de la loi », *Annales historiques de la Révolution française*, n°406, 2021/4, p. 5-27.

ARANDA Olivier, « Les comités de marine de la Législative et de la Convention, au cœur des rapports entre pouvoir exécutif et législatif », *La Révolution française* [En ligne], n°17, 2020, mis en ligne le 24 février 2020, consulté le 10 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/lrf/3671>.

ARNAUD Emilien, *Les messagers de la révolution. Chronopolitiques de la diffusion de la loi et de la volonté révolutionnaire (1789-1799)*, Mémoire de M2 sous la direction de Pierre SERNA, 2021, 408 p.

BACZKO Bronislaw, « Une passion thermidorienne : la revanche », dans Mohamed CHERKAoui, *Histoire et théorie des sciences sociales*, Paris, Librairie Droz, 2003, p. 17-31.

BELISSA Marc, *Fraternité universelle et intérêt national (1713-1795). Les cosmopolitiques du droit des gens*, Paris, Éditions Kimé, 1998, p. 363-408.

BIARD Michel (dir.), *Les politiques de la Terreur : 1793-1794*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2008, 488 p.

CONTE Paolo, « Le Commissariat d'Oneille : au-delà de Buonarroti (1794-1796) », *Annales historiques de la Révolution française*, n°388, 2017/2, p. 75-106.

CROOK Malcolm, *Toulon in War and Revolution: from the "Ancien régime" to the Restoration, 1750-1820*, Manchester, Manchester University Press, 1991, 270 p.

DELEPLACE Marc, « La haine peut-elle être un sentiment républicain ? À propos du serment civique de l'an V », *Annales historiques de la Révolution française*, n°358, 2009/4, p. 47-70.

DI LORENZO Anthony, FERRADOU Mathieu, « The Early “Republic of France” as a Cosmopolitan Moment », *La Révolution française* [En ligne], n°22, 2022, mis en ligne le 20 janvier 2022, consulté le 09 novembre 2022. URL : <http://journals.openedition.org/lrf/6311>

FORREST Alan, « L'armée et la politique sous le régime thermidorien » dans Roger DUPUY, 1795, *pour une République sans Révolution*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 1996, p. 275-285.

GAINOT Bernard, « Les adresses de félicitations parvenues au corps législatif pour les journées des 29-30 prairial an VII », *Annales historiques de la Révolution française*, n°273, 1988, p. 265-288.

GAINOT Bernard, 1799, *un nouveau Jacobinisme ? : la démocratie représentative, une alternative à brumaire*, Paris, CTHS, 2001, 542 p.

GAINOT Bernard, « Benjamin Constant et le cercle constitutionnel de 1797 : la modération impossible », *Annales historiques de la Révolution française*, n°357, 2009/3, p. 103-118.

GODECHOT Jacques, « Le Journal de Perlet pendant la réaction thermidorienne », *Revue du Nord*, tome 66, n°261-262, 1984, p. 723-732.

GUENIFFEY Patrice, *Le Dix-huit Brumaire. L'épilogue de la Révolution française (9-10 novembre 1799)*, Paris, Gallimard, 2021, 528 p.

HALPERIN Jean-Louis, « Chapitre 8 - Les revirements du Directoire », dans *L'impossible Code civil*, Paris, Presses Universitaires de France, 1992, 346 p.

LADJOUZI Diane, « Les journées des 4 et 5 septembre 1793 à Paris. Un mouvement d'union entre le peuple, la commune de Paris et la convention pour un exécutif révolutionnaire », *Annales historiques de la Révolution française*, n°321, 2000/3, p. 27-44.

LEFEBVRE Georges, « Chapitre 5 - Les élections de l'an V, conflit du Directoire et des conseils », *Le Directoire*, Paris, Armand Colin, 1971, p. 51-62.

LEFEBVRE Georges, *Les Thermidoriens - Le Directoire*, Paris, Armand Colin, 2016 (première édition 1947), 390 p.

LEVIN Suzanne, *Défendre une République de droit naturel : Prieur de la Marne et ses missions, 1792-an III*, Thèse de doctorat sous la direction de Marc BELISSA, Paris X, 2019, 1104 p.

MALOIR Jérémy, *Les ministres en Révolution (1789-1795) : du gouvernement à l'administration*, thèse de doctorat sous la direction de Christine MENGÈS-LE PAPE, Université Toulouse 1 Capitole, 2019, 538 p.

MARIOT Nicolas, « Qu'est-ce qu'un “enthousiasme civique” ? Sur l'historiographie des fêtes politiques en France après 1789 », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 2008/1 (63e année), p 113-139.

MARTIN Jean-Clément, *La Terreur : vérités et légendes*, Paris, France, Perrin, 2017, 238 p.

MARTIN Virginie, « “La trahison de Toulon” : une victoire royaliste ? Marchands rebelles et commissionnaires infidèles dans la guerre de subsistances de 1793 », dans Anne de MATHAN, Pierrick POURCHASSE, Philippe JARNOUX (dir.), *La mer, la guerre et les affaires : Enjeux et réalités maritimes de la Révolution française*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2018, p. 145-160.

MATHAN Anne de, « Le fédéralisme Girondin. Histoire d'un mythe national », *Annales historiques de la Révolution française*, n°393, 2018/3, p. 195-206.

MATHIEZ Albert, « Chapitre VIII. La première émeute de la faim (12 germinal an III) », dans Albert MATHIEZ, *La réaction thermidorienne*, Paris, La Fabrique Éditions, 2010, p. 260-286.

MATTA-DUVIGNEAU Raphaël, *Gouverner, administrer révolutionnairement : le Comité de salut public (6 avril 1793-4 brumaire an IV)*, Paris, L'Harmattan, 2013, 716 p.

MATTA DUVIGNEAU Raphaël, « Le Comité de salut public (6 avril 1793 - 4 brumaire an IV) », *La Révolution française* [En ligne], n°3, 2012, mis en ligne le 20 décembre 2012, consulté le 10 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/lrf/773>.

OZOUF Mona, *L'Homme régénéré : Essais sur la Révolution française*, Paris, Gallimard, 1989, 256 p.

OZOUF Mona, « Les décrets des deux-tiers ou les leçons de l'histoire », dans Roger DUPUY, *1795, pour une République sans Révolution*, Presses universitaires de Rennes, 1996, p. 193-209.

OZOUF Mona, *La fête révolutionnaire (1789-1799)*, Paris, Gallimard, 2013, 607 p.

RAPPORT Mike, « “Deux nations malheureusement rivales” : les Français en Grande-Bretagne, les Britanniques en France, et la construction des identités nationales pendant la Révolution française », *Annales historiques de la Révolution française*, n°342, 2005/4, p. 21-46.

SERNA Pierre, « Barère, penseur et acteur d'un premier opportunisme républicain face au directoire exécutif », *Annales historiques de la Révolution française*, n°332, 2003/2, p. 101-128.

SERNA Pierre, *La République des girouettes : 1789-1815... et au-delà*, Seyssel, Champ Vallon, 2005, 574 p.

SERNA Pierre, *L'extrême centre ou Le poison français : 1789-2019*, Ceyzérieu, Champ Vallon, 2019, 296 p.

SIMIEN Côme, *Le Maître d'école du village Au temps des Lumières et de la Révolution*, Paris, Comité des Travaux Historiques et Scientifiques, 2023, 490 p.

VERPEAUX Michel, « Chapitre 1 - Le Directoire, pouvoir exécutif chargé de l'exécution des lois », *La naissance du pouvoir réglementaire : 1789-1799*, Paris, Presses Universitaires de France, 1991, p. 287-338.

### *Révolution irlandaise*

BARTLETT Thomas, « Protestant nationalism in eighteenth-century Ireland » dans Michael O'DEA et Kevin WHELAN, *Nations and Nationalisms: France, Britain, Ireland and the eighteenth-century context*, Oxford, Voltaire Foundation, 1995, p. 79-88.

BERTAUD Jean-Paul, « Forgotten soldiers: the expedition of General Humbert to Ireland in 1798 », dans Hugh GOUGH, David DICKSON (eds.), *Ireland and the French Revolution*, Dublin, Irish Academic Press, 1990, p. 220-228.

CROKER Thomas, *Popular Songs, Illustrative of the French Invasion of Ireland*, London, Percy Society, 1845, 118 p.

ELLIOTT Marianne, « 1796: Tone, the Directory and Bantry Bay », dans *Partners in Revolution. The United Irishmen and France*, New Haven & London, Yale Univ. Press, 1982, 411 p.

ELLIOTT Marianne, « The Defenders in Ulster », dans David DICKSON, Dáire KEOGH, Kevin WHELAN (eds.), *The United Irishmen: Republicanism, Radicalism and Rebellion*, Dublin, Lilliput Press, 1993, p. 222-233.

FERRADOU Matthieu, « *Aux États-Unis de France et d'Irlande* » : circulations révolutionnaires entre France et Irlande à l'époque de la République atlantique, Thèse de doctorat sous la direction de Pierre Serna, Paris 1, 2019, 941 p.

FERRADOU Mathieu, « L'insurrection n'aura pas eu lieu : le projet d'une République atlantique, l'Irlande et les French Wars », *Annales historiques de la Révolution française*, n°397, 2019/3, p. 127-149.

FERRADOU Mathieu, « Between Scylla and Charybdis?: Irish Republicans between the British Empire and the Early French Republic, 1792-1794 », *French Historical Studies*, 2021, vol. 44, n°3, p. 429-453.

FERRADOU Mathieu, « Introduction : L'Irlande et la France à l'époque de la République atlantique : historiographie et nouvelles approches », *La Révolution française* [En ligne], n°11, 2016, mis en ligne le 01 décembre 2016, consulté le 10 juin 2023. URL : <http://journals.openedition.org/janus.bis-sorbonne.fr/lrf/1626>

FERRADOU Mathieu, « De William Jackson à Theobald Wolfe Tone : un lobby irlandais entre le Comité de Salut public et le Directoire ? », *La Révolution française* [En ligne], n°23, 2022, mis en ligne le 29 juin 2022, consulté le 12 juin 2023. URL : <http://journals.openedition.org/janus.bis-sorbonne.fr/lrf/6859>

FLANAGAN Thomas, *The Year of the French*, London, Arrow Books, 1989, 642 p.

KENNEDY Benjamin W., « Too Little, Too Late: The Humbert Invasion of Ireland in 1798 », *Journal of the Georgia Association of Historians*. vol. 15, 1994, p. 131-149.

MAROTTE Xavier, *L'expédition d'Irlande du Général Humbert : 1798*, mémoire de maîtrise sous la direction de Jean-Paul BERTAUD, Paris 1 (IHRF), 1989, 136 p.

O'FLAHERTY Ronan, HYNES Jacqui (eds), *Vinegar Hill: The Last Stand of the Wexford Rebels of 1798*, Dublin, Four Courts Press, 2021, 352 p.

## Histoire des sciences

« Bureau des longitudes », *La connaissance des temps*, consulté le 23 mai 2023, URL : <https://cdt.imcce.fr/items/show/932>.

BOISTEL Guy, « La connaissance des temps, de la fin de l'Académie royale des sciences aux premières années du bureau des longitudes (1791-1802), ou comment financer une éphéméride astronomique en période révolutionnaire », *Annales historiques de la Révolution française*, n° 407, 2022/1, p. 129-152.

BRET Patrice, « Une tentative d'exploitation militaire de la recherche en chimie : Berthollet et la poudre de muriate oxygéné de potasse (1787-1794) », dans Michelle GOUPIL (dir.), *Lavoisier et la Révolution chimique*, Palaiseau, SABIX-Ecole polytechnique, 1992, p. 195-238.

BRET Patrice, « CONTE, Nicolas-Jacques (1755-1805). Démonstrateur et Administrateur du Conservatoire (1794-1805) » dans Claudine FONTANON, André GRELON (dir.), *Les professeurs du Conservatoire National des Arts et Métiers. Dictionnaire biographique 1794-1955, tome 1 : A – K*, Paris, Institut national de recherche pédagogique, 1994, p. 343-355.

BRET Patrice, *L'Etat, l'armée, la science : L'invention de la recherche publique en France (1763-1830)*, Rennes, 2002, 483 p.

BRET Patrice, « Guyton de Morveau, la Révolution avec bonhomie ? », *Annales historiques de la Révolution française*, n° 383, 2016/1, p. 23-44.

BROWN David K., « The speed of sailing warships, 1793-1840 », dans Edward J. FREEMAN (dir.), *Les empires en guerre et paix, 1793-1860*, Deuxièmes journées franco-anglaises d'histoire de la marine, Vincennes, Service historique de la Marine, 1990, p. 160-194.

CHALINE Olivier, « Les moyens du bord. Réparer le navire à la mer au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Revue d'histoire maritime*, 2018, n° 25, p. 171-185.

CHAPPEY Jean-Luc, « Les Idéologues face au coup d'État du 18 brumaire an VIII. Des illusions aux désillusions », *Politix*, vol. 14, n° 56, 2001, p. 55-75.

CHAPPEY Jean-Luc, « “Repenser la Terreur” par les sciences ? » dans Michel BIARD (dir.) *Les politiques de la Terreur : 1793-1794*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2008, p. 391-402.

GILLISPIE Charles C., « Science and Secret Weapons Development in Revolutionary France, 1792-1804: A Documentary History », *Historical Studies in the Physical and Biological Sciences*, 1992, vol. 23, n°1, 1992, p. 35-152.

GILLISPIE Charles C., *Science and Polity in France: the End of the Old Regime*, Princeton, Princeton University Press, 2004, 601 p.

KNIGHT Roger, « The Introduction of Copper Sheathing into the Royal Navy, 1779-1786 », *The Mariner's Mirror*, vol. 59, n°3, 1973, p. 299-309.

LLINARES Sylviane, *Marine, propulsion et technique : l'évolution du système technologique du navire de guerre français au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Librairie de l'Inde, 1994, 492 p.

SAUZEREAU Olivier, « Le Bureau des longitudes et les observatoires de la Marine en France durant la période révolutionnaire » dans Anne de MATHAN, Pierrick POURCHASSE, Philippe JARNOUX (dir.), *La mer, la guerre et les affaires : Enjeux et réalités maritimes de la Révolution française*, op. cit., p. 137.

SIN BLIMA-BARRU Martine, « Savant et député, la double identité assumée de Guyton-Morveau au Comité d'instruction publique de la Convention nationale (6 octobre 1793-5 octobre 1794) », *Annales historiques de la Révolution française*, n°383, 2016/1, p. 131-152.

## Histoire coloniale et impériale

ADELAÏDE-MERLANDE Jacques, « Guadeloupe et Saint-Thomas (1795-1798). », *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, n°56, 1983, p. 3-17.

AJE Lawrence, « L'évolution de la perception de la France et des Français en Caroline du Sud à l'heure des révolutions française et de Saint-Domingue 1789-1804 », *XVII-XVIII*, Revue de la Société d'études anglo-américaines des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, n°69, 2012, p. 85-116.

ALAMKAN Myriam, *Vous irez porter le fer et la flamme. Les corsaires français de la Révolution française et du premier empire dans la Caraïbe*, Matoury, Ibis Rouge, 2015, 279 p.

BARBANÇON Louis-José, « Aux origines de la guillotine sèche. La déportation dans les Assemblées révolutionnaires », *Criminocorpus* [En ligne], *Les bagnes coloniaux*, mis en ligne le 01 janvier 2007, consulté le 31 août 2021. URL : <http://journals.openedition.org/criminocorpus/147>

BENZAKEN Jean-Charles, « Louis-Pierre Dufay, député abolitionniste et homme d'affaires avisé. Esquisse biographique. », *Annales historiques de la Révolution française*, n°368, 2012/2, p. 61-85.

CAMPBELL Wesley J., « The Origin of Citizen Genet's Projected Attack on Spanish Louisiana : A Case Study in Girondin Politics », *French Historical Studies*, vol. 33, n°4, 2010, p. 515-544.

CARLOT Matthieu, « Des chemins périlleux. Le voyage des conventionnels des colonies vers Paris (1793-1794) », *Annales historiques de la Révolution française*, n°380, 2015/2, p. 3-23.

CHARLIN Frédéric, « L'expérimentation de l'identité législative aux colonies, de la Convention au Directoire » dans Frédéric REGENT, Jean-François NIORT, et Pierre SERNA (dir.), *Les colonies, la Révolution française, la loi*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2014, p. 93-106.

COVO Manuel, MARUSCHKE Megan, « The French Revolution as an Imperial Revolution », *French Historical Studies*, 2021, vol. 44, n°3, p. 371-397.

DORIGNY Marcel, GAINOT Bernard (dir.), *La colonisation nouvelle : (fin XVIII<sup>e</sup>-début XIX<sup>e</sup> siècles)*, Paris, Société Polygraphique Mang, 2018, 205 p.

DUBOIS Laurent, *Avengers of the New World: the Story of the Haitian Revolution*, Harvard University Press, 2005, 349 p.

FORREST Alan I., *The Death of the French Atlantic: Trade, War, and Slavery in the Age of Revolution*, Oxford, Oxford University Press, 2020, 352 p.

GAINOT Bernard, « Un projet avorté d'intégration républicaine. L'institution nationale des colonies (1797-1802) », *Dix-huitième Siècle*, n°32, 2000, p. 371-401.

GAINOT Bernard, *Les officiers de couleur dans les armées (1792-1815)*, Paris, Karthala, 2007, 230 p.

GAINOT Bernard, « L'établissement libre de Sierra Leone, et les projets de *colonisation nouvelle en Afrique* (1783 -1802) », *Cahiers Charles V*, n°46, 2009, p. 71-95.

GAINOT Bernard, « Chapitre 5 - L'Empire éclaté (1792-1802) », dans *L'empire colonial français de Richelieu à Napoléon (1630-1810)*, Paris, Armand Colin, 2015, p. 133-175.

GÓMEZ Alejandro E., « Entre résistance, piraterie et républicanisme : Mouvements insurrectionnels d'inspiration révolutionnaire franco-antillaise sur la Côte de Caracas, 1794-1800 », *Travaux et recherches de l'UMLV*, n°11, 2006, p. 91-120.

GRENOUILLEAU Olivier, *La révolution abolitionniste*, Paris, France, Gallimard, 2017, 512 p.

GUIMERÁ RAVINA Agustín, « La stratégie navale et la navigation espagnole vers les Antilles et le Golfe du Mexique » dans Olivier CHALINE, Philippe BONNICHON, Charles-Philippe de VERGENNES (dir.), *Les marines de la guerre d'indépendance américaine (1763- 1783). Tome 2 - L'opérationnel naval*, Paris, Presse de l'Université Paris-Sorbonne, 2018, p. 68 et 89.

JENKINS H. J. K., « Guadeloupe, savagery and émancipation: British comment of 1794-1796 », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, vol. 65, n°240, 1978, p. 325-331.

LAURENS Henry, *L'expédition d'Égypte 1798-1801*, Paris, Seuil, 1997, 595 p.

LAURENT Sylvie, LECLÈRE Thierry (dir.), *De quelle couleur sont les Blancs ? Des « petits Blancs » des colonies au « racisme anti-Blancs »*, Paris, La Découverte, 2013, 350 p.

LÉO Elizabeth, « La République dans les Iles du Vent (déc. 1792-avril 1794) » dans *Annales historiques de la Révolution française*, n°293-294, 1993, p. 373-408.

LESUEUR Boris, « L'arsenal introuvable : Fort-Royal (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> s.) », dans Jean-Sébastien GUIBERT, Boris LESUEUR, *Navigations militaires aux Antilles (1620-1820)*, Paris, L'Harmattan, 2019, p. 81-96.

LOUIS Abel Alexis, *Les libres de couleur en Martinique des origines à 1815*, thèse de doctorat sous la direction de Lucien René ABÉNON et de Danielle BÉGOT, Université des Antilles et de la Guyane, 2011, 790 p.

ORTEGA-DEL-CERRO Pablo, « “Defender los puertos o puertas en aquellas Indias”: despliegue y operatividad de la Real Armada en América durante la guerra 1796-1802 », *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 79, n°2, 2022, p. 673-703.

PÉROTIN-DUMON Anne, « Les Jacobins des Antilles ou l'esprit de liberté dans les Îles-du-Vent » *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n°2, tome 35, 1988, p. 275-304.

PÉROTIN-DUMON Anne, « Révolutionnaires français et royalistes espagnols dans les Antilles. », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 76, n°282-283, 1989, p. 125-158.

PIQUET Jean-Daniel, « Le discours abolitionniste de Danton (16 pluviôse An II) », *Revue d'histoire et de philosophie religieuses*, 90<sup>e</sup> année, n°3, Juillet-Septembre 2010, p. 353-377.

RÉGENT Frédéric, *Esclavage, métissage, liberté : la révolution française en Guadeloupe, 1789 - 1802*, Paris, Grasset, 2004, 504 p.

RÉGENT Frédéric, « Armement des hommes de couleur et liberté aux Antilles : le cas de la Guadeloupe pendant l'Ancien régime et la Révolution », *Annales historiques de la Révolution française*, n°348, 2007, p. 41-56.

RÉGENT Frédéric, *La France et ses esclaves*, Paris, Grasset, 2007, 368 p.

RÉGENT Frédéric, « 4 - Devenir républicain aux Petites Antilles (Guadeloupe, Martinique) à travers l'exemple de l'élection des députés à la Convention », dans Michel BIARD, *1792 Entrer en République*, Paris, Armand Colin, 2013, p. 153-166.

RÉGENT Frédéric, NIORT Jean-François, SERNA Pierre (dir.), *Les colonies, la Révolution française, la loi*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2014, 297 p.

SANDERSON Michael W. B., *English naval strategy and maritime trade in the Caribbean, 1793 - 1802*, thèse de doctorat, King's College London, 1968, 407 p.

SEIGAN Kôbô, « Le colonialisme des républicains sous le Directoire – Le cas d'Eschassériaux », *La Révolution française* [En ligne], n°19, 2021, mis en ligne le 01 février 2021, consulté le 12 juin 2023. URL : <http://journals.openedition.org/lrf/4572>

SERNA Pierre, « Que s'est-il dit à la Convention les 15, 16 et 17 pluviôse an II ? Ou lorsque la naissance de la citoyenneté universelle provoque l'invention du “crime de lèse-humanité”. », *La*



*Révolution française* [En ligne], n°7, 2014, mis en ligne le 03 février 2015, consulté le 28 février 2023, p. 4. URL : <http://journals.openedition.org/lrf/1208>

SPILLEMAEKER Frédéric, « Quand les cocardes étaient marronnes : La Trinité espagnole en révolution », *Monde(s)*, vol. 12, n°2, 2017, p.221-237.

### *Saint-Domingue*

BENOT Yves, « Comment Santo Domingo n'a pas été occupé par la République française en 1795-1796. », *Annales historiques de la Révolution française*, n°311, 1998, p. 79-87.

BIANCARDINI Baptiste, « L'opinion coloniale et la question de la relance de Saint-Domingue 1795-1802 », *Annales historiques de la Révolution française*, n°382, 2015/4, p. 63-80.

COVO Manuel, *Commerce, empire et révolutions dans le monde atlantique : la colonie de Saint-Domingue, entre métropole et États-Unis (ca. 1778-ca. 1804)*, thèse de doctorat sous la direction de François WEIL, EHESS, 2013, 3 volumes.

COVO Manuel, *Entrepôt of Revolutions: Saint-Domingue, Commercial Sovereignty, and the French-American Alliance*, Oxford, Oxford University Press [Édition numérique], 2022, 726 p.

GEGGUS David, *Slavery, War, and Revolution: the British Occupation of Saint Domingue, 1793-1798*, Oxford, Clarendon Press, 1982, 492 p.

HURBON Laënnec (dir.), *L'Insurrection des esclaves de Saint-Domingue (22-23 août 1791)*, Paris, Karthala, 2000, 271 p.

LÉGER Jacques Nicolas, *Haïti, son histoire et ses détracteurs*, New York, The Neale publishing company, 1907, 411 p.

MICHEL Antoine, *La mission du général Hédouville à Saint-Domingue*, Port-au-Prince, La Presse, 1929, 208 p.

POPKIN Jeremy D., *You Are All Free: the Haitian Revolution and the Abolition of Slavery*, Cambridge, Cambridge University Press, 2010, 422 p.

### **Histoire de Bretagne, histoire régionale et locale**

BARON Bruno, *Élites, pouvoirs et vie municipale à Brest, 1750-1820*, thèse de doctorat sous la direction de Philippe JARNOUX, Université de Bretagne Occidentale, 2012, 912 p.

BIVER Paul, *Histoire du château de Meudon*, Péronnas, Les éditions de la Tour Gile, 1923, 558 p.

HENWOOD Philippe, MONANGE Edmond, *Brest : Un port en révolution, 1789-1799*, Brest, Ouest-France, 1989, 315 p.

INISAN Lan, *Emgann Kergidu. La bataille de Kergidu*, traduit et présenté par Yves LE BERRE, postface d'Anne de MATHAN, Brest, Centre de recherche bretonne et celtique, 2015, 765 p.

LEVOT Prosper, *Histoire de la ville et du port de Brest sous le Directoire et le Consulat, avec un plan de la ville et du port, indiquant les circonscriptions administratives, judiciaires et ecclésiastiques de la ville*, Brest, chez l'auteur, 1875, 447 p.

MABO Solenn, *Les citoyennes, les contre-révolutionnaires et les autres. Participations, engagements et rapports de genre dans la Révolution française en Bretagne*, thèse de doctorat sous la direction de Dominique GODINEAU, Université Bretagne Loire, 2019, 807 p.

MATHAN Anne de, « Les insurrections girondistes de Bretagne en 1793 : premiers résultats », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, n° 111, 2004/4, p. 29-42.

MATHAN Anne de (dir.), *Jacques Cambry (1749-1807) : un Breton des Lumières au service de la construction nationale. Actes du colloque de Quimperlé, 11-12 oct. 2007*, Brest, Centre de Recherche Bretonne et Celtique, 2008, 235 p.

ROMAN Alain, « Fêtes publiques à Paramé sous le Directoire », *Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*, tome 71, 1994, p. 201-206.

## Histoire diplomatique et relations internationales

ANTOINE François, « De retranchement à rapprochement. Les enjeux mêlés des travaux de canalisation en Flandre zélandaise à l'époque impériale », dans François ANTOINE, Jean-Pierre JESSENNE, Annie JOURDAN, Hervé LEUWERS, *L'empire napoléonien, une expérience européenne ?*, Paris, Armand Colin, 2014, p. 131-150.

BALLOT Charles, *Les négociations de Lille : 1797*, Paris, É. Cornély et Cie, 1910, 353 p.

BELISSA Marc, *Repenser l'ordre européen (1795-1802). De la société des nations aux droits des nations*, Paris, Kimé, 2006, 470 p.

BOND Beverley W., *The Monroe Mission to France, 1794-1796*, Baltimore, The Johns Hopkins press, 1907, 117 p.

CALVO MATURANA Antonio, « La forja de la alianza hispano-francesa », *Desperta Ferro Historia moderna*, n° 62, 2023, p. 6-13.

FOUCRIER Annick, « Rivalités européennes dans le Pacifique : l'affaire de Nootka Sound (1789-1790) », *Annales historiques de la Révolution française*, n° 307, 1997, p. 17-30.

HARVEY Arnold D., « European Attitudes to Britain During the French Revolutionary and Napoleonic Era », *History*, vol. 63, n° 209, 1978, p. 356-365.

HURPIN Gérard, « La paix d'Amiens dans l'histoire des relations internationales », dans Nadine-Josette CHALINE (dir.), *La paix d'Amiens*, Amiens, Encrage, 2005, p. 11-30.

JOURDAN Annie, « La république batave et le 18 brumaire », *Annales historiques de la Révolution française*, n° 318, 1999, p. 758-759.

JOURDAN Annie, « La Révolution batave : un cas particulier dans la grande famille des républiques sœurs ? », *Annales historiques de la Révolution française*, n°378, 2014/4, p. 73-96.

MARCET Alice, « La paix de Bâle, d'après les "Mémoires" de Godoy » dans Jean SAGNES, *L'Espagne et la France à l'époque de la Révolution française (1793-1807)*, Perpignan, Presses universitaires de Perpignan, 1993, p. 275-288.

MARCUM James W., « Catherine II and the French Revolution: A Reappraisal. », *Canadian Slavonic Papers / Revue Canadienne Des Slavistes*, vol. 16, n°2, 1974, p. 187-201.

MARTIN Virginie, *La diplomatie en Révolution : structures, agents, pratiques et renseignements diplomatiques*, thèse de doctorat sous la direction de Jean-Clément MARTIN, Paris I Panthéon-Sorbonne, 2011, 3 volumes.

MARTIN Virginie, « 5 - Diplomatie et République : gageure ou impasse ? », dans Michel BIARD, Philippe BOURDIN, Hervé LEUWERS, Pierre SERNA (dir.), *1792 Entrer en République*, Paris, Armand Colin, 2013, p. 283-296.

MARTIN Virginie, « La genèse des déclarations de guerre à l'Espagne : le décret du 19 novembre 1792 ou le deuil du cosmopolitisme », [à paraître].

MOATS Sandra, *Navigating Neutrality: Early American Governance in the Turbulent Atlantic*, Charlottesville, University of Virginia Press, 2021, 224 p.

PRETO Paolo, DEL NEGRO Pietro (dir.), *Storia di Venezia dalle origini alla caduta della Serenissima, VIII. L'ultima fase della Serenissima*, Rome, Istituto della Enciclopedia Italiana, 1998, 962 p.

ROURA I AULINAS Lluís, « Napoléon, héritier des rapports entre l'Espagne et la France révolutionnaire (1795-1804) », *Annales historiques de la Révolution française*, n°336, 2004/2, p. 7-18.

SCHOFIELD Philip, « British Politicians and French Arms: The Ideological War of 1793-1795 », *History*, vol. 77, n°250, 1992, p. 183-201.

## Biographies

BARROW John III, *The Life of Richard Earl Howe, Admiral of the Fleet*, London, John Murray, 1838, 432 p.

BROOKHISER Richard, *Gentleman Revolutionary: Gouverneur Morris*, New-York, Free Press [Édition numérique], 2003, 496 p.

DESPREZ Claude, *Lazare Hoche, d'après sa correspondance et ses notes*, Paris, J. Dumaine, 1898, 399 p.

- DESSERT Daniel, *Tourville*, Paris, France, Fayard, 2002, 371 p.
- ELLIOTT Marianne, *Wolfe Tone*, 2nd ed., Liverpool, Liverpool University Press, 2012, 494 p.
- LA FAYE Jacques de, *Les Du Petit-Thouars : une famille de marins*, Paris, Bloud et Barral, 1893, 234 p.
- LE BOZEC Christine, *Barras*, Paris, Perrin, 2016, 400 p.
- LÉVY-SCHNEIDER Léon, *Le conventionnel Jeanbon Saint-André*, Paris, F.Alcan, 1901, 1172 p.
- LIGOU Daniel, *Le conventionnel Jeanbon Saint-André*, Paris, Messidor-Éditions sociales, 1989, 250 p.
- MARION Jacques, « Pléville Le Pelley, corsaire normand », *Études Normandes*, 54e année, n°1, 2005, p. 25-33.
- MOISY Claude, *Le citoyen Genet. La Révolution française à l'assaut de l'Amérique*, Toulouse, Privat, 2007, 292 p.
- ORTHOLAN Henri, *L'amiral Villaret-Joyeuse : des Antilles à Venise, 1747-1812*, Paris, Giovanangeli, 2005, 285 p.
- PETITFILS Jean-Christian, *Louis XVI*, Perrin, 2015, 1120 p.
- SCHIAPPA Jean-Marc, « Babeuf, Gracchus (1760-1797) », dans Jean-Numa DUCANGE, Razmig KEUCHEYAN, Stéphanie ROZA (dir.), *Histoire globale des socialismes. XIX<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle*, Paris, Presses Universitaires de France, 2021, p. 782-794.
- SÉRANON Jules de, « Le contre-amiral de Richery et sa famille », *Mémoires de l'Académie des sciences, agriculture, arts et belles-lettres d'Aix*, Aix-en-Provence, Garcin et Didier, 1893, p. 89-173.
- VALE Brian, *Physician to the Fleet: The Life and Times of Thomas Trotter 1760-1832*, London, Boydell and Brewer, 2011, 250 p.
- VILLIERS Patrick, « Un amiral méconnu, Burgues de Missiessy, Amiral de la Révolution à la Restauration », *Revue d'Histoire maritime*, n°12, 2010, p. 193-202.
- WOODMAN Richard, *The Sea Warriors*, London, Constable, 2001, 384 p.

## Table des Annexes

|                                                                                                                                                                       |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Annexe n°1 : État nominatif des vaisseaux français à l'échelle nationale 1792-1799 .....                                                                              | 627 |
| Annexe n°2 : Évolution de la ligne de bataille française 1792-1799 .....                                                                                              | 640 |
| Annexe n°3 : Fiches individuelles des vaisseaux de ligne de la flotte de Brest .....                                                                                  | 642 |
| Annexe n°4 : Prosopographie sommaire des officiers généraux de la marine révolutionnaire.....                                                                         | 693 |
| Annexe n°5 Transcription du texte des promotions d'officiers du 5 février 1793 .....                                                                                  | 697 |
| Annexe n°6 Transcription du texte des promotions d'officiers du 8 février 1793 .....                                                                                  | 700 |
| Annexe n°7 Transcription du texte d'une proposition de disposition des forces navales à l'été 1793 .....                                                              | 702 |
| Annexe n°8 Transcription du texte d'une proposition de disposition des forces navales à l'été 1794, après la bataille de Prairial .....                               | 706 |
| Annexe n°9 Transcription du texte d'un rapport de la 1 <sup>ère</sup> division de la Marine du 1 <sup>er</sup> octobre 1794 .....                                     | 711 |
| Annexe n°10 Transcription du texte d'un arrêté secret du Comité de salut public du 2 octobre 1794 .....                                                               | 714 |
| Annexe n°11 Transcription du texte d'un ordre de dispositions des forces pour l'hiver 1794-1795 du 8 décembre 1794.....                                               | 716 |
| Annexe n°12 Transcription du texte d'une lettre du Commandant Desagenaux datée de mai-juin 1795.....                                                                  | 719 |
| Annexe n°13 Transcription du texte d'un projet d'opérations de Redon de Beaupréau du 22 août 1795, avec double approbation de Truguet du Comité de salut public. .... | 724 |
| Annexe n°14 Transcription du texte d'un rapport au nouveau ministre sur l'état de la marine daté du 21 juillet 1797.....                                              | 726 |
| Annexe n°15 Documents iconographiques.....                                                                                                                            | 733 |

## ANNEXES

**Annexe n° 1 : État nominatif des vaisseaux français à l'échelle nationale  
1792-1799<sup>1</sup>**

**1. État de la ligne de bataille au 21 septembre 1792 :**

| <b>Nom du vaisseau</b>       | <b>Nombre de canons</b> |
|------------------------------|-------------------------|
| <i>Bretagne</i>              | 110                     |
| <i>Terrible</i>              | 110                     |
| <i>Majestueux</i>            | 110                     |
| <i>Royal Louis</i>           | 110                     |
| <i>Invincible</i>            | 110                     |
| <i>Commerce de Marseille</i> | 118                     |
| <i>Etats de Bourgogne</i>    | 118                     |
| <i>Dauphin Royal</i>         | 118                     |
| <i>Duc de Bourgogne</i>      | 80                      |
| <i>Saint-Esprit</i>          | 80                      |
| <i>Languedoc</i>             | 80                      |
| <i>Auguste</i>               | 80                      |
| <i>Triomphant</i>            | 80                      |
| <i>Couronne</i>              | 80                      |
| <i>Deux frères</i>           | 80                      |
| <i>Tonnant</i>               | 80                      |
| <i>Indomptable</i>           | 80                      |
| <i>Guerrier</i>              | 74                      |
| <i>Souverain</i>             | 74                      |
| <i>Zélé</i>                  | 74                      |
| <i>Destin</i>                | 74                      |
| <i>Conquérant</i>            | 74                      |
| <i>Marseillais</i>           | 74                      |
| <i>Neptune</i>               | 74                      |
| <i>Pluton</i>                | 74                      |
| <i>Hannibal</i>              | 74                      |
| <i>Northumberland</i>        | 74                      |
| <i>Héros</i>                 | 74                      |
| <i>Sceptre</i>               | 74                      |
| <i>Dictateur</i>             | 74                      |

|                             |    |
|-----------------------------|----|
| <i>Suffisant</i>            | 74 |
| <i>Puissant</i>             | 74 |
| <i>Alcide</i>               | 74 |
| <i>Censeur</i>              | 74 |
| <i>Centaure</i>             | 74 |
| <i>Heureux</i>              | 74 |
| <i>Séduisant</i>            | 74 |
| <i>Mercure</i>              | 74 |
| <i>Téméraire</i>            | 74 |
| <i>Audacieux</i>            | 74 |
| <i>Superbe</i>              | 74 |
| <i>Généreux</i>             | 74 |
| <i>Commerce de Bordeaux</i> | 74 |
| <i>Ferme</i>                | 74 |
| <i>Fougueux</i>             | 74 |
| <i>Patriote</i>             | 74 |
| <i>Lys</i>                  | 74 |
| <i>Orion</i>                | 74 |
| <i>Léopard</i>              | 74 |
| <i>Entreprenant</i>         | 74 |
| <i>Impétueux</i>            | 74 |
| <i>Apollon</i>              | 74 |
| <i>Amérique</i>             | 74 |
| <i>Duquesne</i>             | 74 |
| <i>Duguay Trouin</i>        | 74 |
| <i>Tourville</i>            | 74 |
| <i>Aquilon</i>              | 74 |
| <i>Jupiter</i>              | 74 |
| <i>Éole</i>                 | 74 |
| <i>Vengeur</i>              | 74 |
| <i>Jean Bart</i>            | 74 |
| <i>Thésée</i>               | 74 |

<sup>1</sup> Ce travail a été réalisé à partir de Alain DEMERLIAC, *La marine de la Révolution : nomenclature des navires français de 1792 à 1799*, op. cit., et des données collectées sur les dernières opérations des vaisseaux. Celles-ci forment en effet, comme expliqué au premier chapitre, la borne terminale à la présence des unités dans ce dénombrement.

|                |    |
|----------------|----|
| <i>Scipion</i> | 74 |
| <i>Pompée</i>  | 74 |
| <i>Suffren</i> | 74 |

|                    |    |
|--------------------|----|
| <i>Pyrrhus</i>     | 74 |
| <i>Thémistocle</i> | 74 |
| <i>Trajan</i>      | 74 |

### 68 vaisseaux

Pertes, prises & mises en service durant l'automne 1792 / hiver 1792-1793

|       |               |                                                     |
|-------|---------------|-----------------------------------------------------|
| Perte | Automne 1792  | <i>Ferme</i> (livré par les Royalistes à l'Espagne) |
| Perte | Décembre 1792 | <i>Vengeur</i> (expédition de Sardaigne)            |
| Perte | Février 1793  | <i>Léopard</i> (expédition de Sardaigne)            |

### 2. État de la ligne de bataille au 1<sup>er</sup> février 1793 :

| Nom du vaisseau                                  | Nombre de canons |
|--------------------------------------------------|------------------|
| <i>Bretagne</i>                                  | 110              |
| <i>Terrible</i>                                  | 110              |
| <i>Majestueux</i>                                | 110              |
| <i>Royal Louis</i>                               | 110              |
| <i>Invincible</i>                                | 110              |
| <i>Commerce de Marseille</i>                     | 118              |
| <i>Etats de Bourgogne</i>                        | 118              |
| <i>Dauphin Royal</i>                             | 118              |
| <i>Duc de Bourgogne</i> (renommé <i>Peuple</i> ) | 80               |
| <i>Saint-Esprit</i>                              | 80               |
| <i>Languedoc</i>                                 | 80               |
| <i>Auguste</i>                                   | 80               |
| <i>Triomphant</i>                                | 80               |
| <i>Couronne</i>                                  | 80               |
| <i>Deux frères</i>                               | 80               |
| <i>Tonnant</i>                                   | 80               |
| <i>Indomptable</i>                               | 80               |
| <i>Guerrier</i>                                  | 74               |
| <i>Souverain</i>                                 | 74               |
| <i>Zélé</i>                                      | 74               |

|                             |    |
|-----------------------------|----|
| <i>Destin</i>               | 74 |
| <i>Conquérant</i>           | 74 |
| <i>Marseillais</i>          | 74 |
| <i>Neptune</i>              | 74 |
| <i>Pluton</i>               | 74 |
| <i>Hannibal</i>             | 74 |
| <i>Northumberland</i>       | 74 |
| <i>Héros</i>                | 74 |
| <i>Sceptre</i>              | 74 |
| <i>Dictateur</i>            | 74 |
| <i>Suffisant</i>            | 74 |
| <i>Puissant</i>             | 74 |
| <i>Alcide</i>               | 74 |
| <i>Censeur</i>              | 74 |
| <i>Centaure</i>             | 74 |
| <i>Heureux</i>              | 74 |
| <i>Séduisant</i>            | 74 |
| <i>Mercure</i>              | 74 |
| <i>Téméraire</i>            | 74 |
| <i>Audacieux</i>            | 74 |
| <i>Superbe</i>              | 74 |
| <i>Généreux</i>             | 74 |
| <i>Commerce de Bordeaux</i> | 74 |



|                      |    |
|----------------------|----|
| <i>Fougueux</i>      | 74 |
| <i>Patriote</i>      | 74 |
| <i>Lys</i>           | 74 |
| <i>Orion</i>         | 74 |
| <i>Entreprenant</i>  | 74 |
| <i>Impétueux</i>     | 74 |
| <i>Apollon</i>       | 74 |
| <i>Amérique</i>      | 74 |
| <i>Duquesne</i>      | 74 |
| <i>Duguay-Trouin</i> | 74 |
| <i>Tourville</i>     | 74 |

|                    |    |
|--------------------|----|
| <i>Aquilon</i>     | 74 |
| <i>Jupiter</i>     | 74 |
| <i>Éole</i>        | 74 |
| <i>Jean Bart</i>   | 74 |
| <i>Thésée</i>      | 74 |
| <i>Scipion</i>     | 74 |
| <i>Pompée</i>      | 74 |
| <i>Suffren</i>     | 74 |
| <i>Pyrrhus</i>     | 74 |
| <i>Thémistocle</i> | 74 |
| <i>Trajan</i>      | 74 |

### **65 vaisseaux**

---

#### Pertes, prises & mises en service durant l'été-automne 1793

|                 |                |                                |
|-----------------|----------------|--------------------------------|
| Mise en service | Août 1793      | <i>Tigre</i> (74 canons)       |
| Mise en service | Septembre 1793 | <i>Sans-Pareil</i> (80 canons) |
| Mise en service | Octobre 1793   | <i>Nestor</i> (74 canons)      |
| Mise en service | Novembre 1793  | <i>Tyrannicide</i> (74 canons) |

|       |               |                                                               |
|-------|---------------|---------------------------------------------------------------|
| Perte | Décembre 1793 | <i>Triomphant</i> (perte à Toulon)                            |
| Perte | Décembre 1793 | <i>Suffisant</i> (perte à Toulon)                             |
| Perte | Décembre 1793 | <i>Dictateur</i> , renommé <i>Liberté</i><br>(perte à Toulon) |
| Perte | Décembre 1793 | <i>Centaure</i> (perte à Toulon)                              |
| Perte | Décembre 1793 | <i>Lys</i> , renommé <i>Tricolore</i> (perte<br>à Toulon)     |
| Perte | Décembre 1793 | <i>Destin</i> (perte à Toulon)                                |
| Perte | Décembre 1793 | <i>Héros</i> (perte à Toulon)                                 |
| Perte | Décembre 1793 | <i>Duguay-Trouin</i> (perte à<br>Toulon)                      |
| Perte | Décembre 1793 | <i>Thémistocle</i> (perte à Toulon)                           |
| Perte | Décembre 1793 | <i>Commerce de Marseille</i> (perte à<br>Toulon)              |
| Perte | Décembre 1793 | <i>Pompée</i> (perte à Toulon)                                |
| Perte | Décembre 1793 | <i>Puissant</i> (perte à Toulon)                              |
| Perte | Décembre 1793 | <i>Scipion</i> (perte à Toulon)                               |

### 3. État de la ligne de bataille au 20 décembre 1793 (après le siège de Toulon) :

| Nom du vaisseau                                      | Nombre de canons |
|------------------------------------------------------|------------------|
| <i>Bretagne</i> (renommé <i>Révolutionnaire</i> )    | 110              |
| <i>Terrible</i>                                      | 110              |
| <i>Majestueux</i>                                    | 110              |
| <i>Royal Louis</i> (renommé <i>Républicain</i> )     | 110              |
| <i>Invincible</i>                                    | 110              |
| <i>Etats de Bourgogne</i> (renommé <i>Montagne</i> ) | 118              |
| <i>Dauphin Royal</i> (renommé <i>Sans Culotte</i> )  | 118              |
| <i>Duc de Bourgogne</i> (renommé <i>Peuple</i> )     | 80               |
| <i>Saint-Esprit</i>                                  | 80               |
| <i>Languedoc</i>                                     | 80               |
| <i>Auguste</i> (renommé <i>Jacobin</i> )             | 80               |
| <i>Couronne</i> (renommé <i>Ça ira</i> )             | 80               |
| <i>Deux frères</i> (renommé <i>Juste</i> )           | 80               |
| <i>Tonnant</i>                                       | 80               |
| <i>Indomptable</i>                                   | 80               |
| <i>Sans-Pareil</i>                                   | 80               |
| <i>Guerrier</i>                                      | 74               |
| <i>Souverain</i> (renommé <i>Peuple Souverain</i> )  | 74               |
| <i>Zélé</i>                                          | 74               |
| <i>Conquérant</i>                                    | 74               |
| <i>Marseillais</i>                                   | 74               |
| <i>Neptune</i>                                       | 74               |
| <i>Pluton</i>                                        | 74               |
| <i>Hannibal</i>                                      | 74               |
| <i>Northumberland</i>                                | 74               |
| <i>Sceptre</i> (renommé <i>Convention</i> )          | 74               |

|                                                            |    |
|------------------------------------------------------------|----|
| <i>Alcide</i>                                              | 74 |
| <i>Censeur</i>                                             | 74 |
| <i>Heureux</i>                                             | 74 |
| <i>Séduisant</i> (renommé <i>Pelletier</i> )               | 74 |
| <i>Mercure</i>                                             | 74 |
| <i>Téméraire</i>                                           | 74 |
| <i>Audacieux</i>                                           | 74 |
| <i>Superbe</i>                                             | 74 |
| <i>Généreux</i>                                            | 74 |
| <i>Commerce de Bordeaux</i> (renommé <i>Bonnet Rouge</i> ) | 74 |
| <i>Fougueux</i>                                            | 74 |
| <i>Patriote</i>                                            | 74 |
| <i>Orion</i> (renommé <i>Mucius Scaevola</i> )             | 74 |
| <i>Entreprenant</i>                                        | 74 |
| <i>Impétueux</i>                                           | 74 |
| <i>Apollon</i>                                             | 74 |
| <i>Amérique</i>                                            | 74 |
| <i>Duquesne</i>                                            | 74 |
| <i>Tourville</i>                                           | 74 |
| <i>Aquilon</i>                                             | 74 |
| <i>Jupiter</i>                                             | 74 |
| <i>Éole</i>                                                | 74 |
| <i>Jean Bart</i>                                           | 74 |
| <i>Thésée</i> (renommé <i>Révolution</i> )                 | 74 |
| <i>Suffren</i>                                             | 74 |
| <i>Pyrrhus</i> (renommé <i>Mont Blanc</i> )                | 74 |
| <i>Trajan</i>                                              | 74 |
| <i>Tigre</i>                                               | 74 |
| <i>Tyrannicide</i>                                         | 74 |
| <i>Nestor</i>                                              | 74 |

**56 vaisseaux**

Pertes, prises & mises en service durant l'hiver 1793-1794 / printemps 1794

|                 |           |                             |
|-----------------|-----------|-----------------------------|
| Mise en service | Mars 1794 | <i>Jemmapes</i> (74 canons) |
| Mise en service | Juin 1794 | <i>Marat</i> (74 canons)    |

|       |                           |                                                                             |
|-------|---------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| Perte | 1 <sup>er</sup> juin 1794 | <i>Vengeur du Peuple</i> , ancien <i>Marseillais</i> (bataille de Prairial) |
| Perte | 1 <sup>er</sup> juin 1794 | <i>Juste</i> (bataille de Prairial)                                         |
| Perte | 1 <sup>er</sup> juin 1794 | <i>Impétueux</i> (bataille de Prairial)                                     |
| Perte | 1 <sup>er</sup> juin 1794 | <i>Amérique</i> (bataille de Prairial)                                      |
| Perte | 1 <sup>er</sup> juin 1794 | <i>Achille</i> (bataille de Prairial)                                       |
| Perte | 1 <sup>er</sup> juin 1794 | <i>Northumberland</i> (bataille de Prairial)                                |
| Perte | 1 <sup>er</sup> juin 1794 | <i>Sans-Pareil</i> (bataille de Prairial)                                   |

**4. État de la ligne de bataille au 13 juin 1794 (après la bataille de Prairial) :**

| Nom du vaisseau                                      | Nombre de canons |
|------------------------------------------------------|------------------|
| <i>Bretagne</i> (renommé <i>Révolutionnaire</i> )    | 110              |
| <i>Terrible</i>                                      | 110              |
| <i>Majestueux</i>                                    | 110              |
| <i>Royal Louis</i> (renommé <i>Républicain</i> )     | 110              |
| <i>Invincible</i>                                    | 110              |
| <i>Etats de Bourgogne</i> (renommé <i>Montagne</i> ) | 118              |
| <i>Dauphin Royal</i> (renommé <i>Sans Culotte</i> )  | 118              |
| <i>Duc de Bourgogne</i> (renommé <i>Caton</i> )      | 80               |
| <i>Saint-Esprit</i> (renommé <i>Scipion</i> )        | 80               |
| <i>Languedoc</i> (renommé <i>Antifédéraliste</i> )   | 80               |
| <i>Auguste</i> (renommé <i>Jacobin</i> )             | 80               |
| <i>Couronne</i> (renommé <i>Ça ira</i> )             | 80               |
| <i>Tonnant</i>                                       | 80               |
| <i>Indomptable</i>                                   | 80               |
| <i>Guerrier</i>                                      | 74               |

|                                                           |    |
|-----------------------------------------------------------|----|
| <i>Souverain</i><br>(renommé <i>Peuple Souverain</i> )    | 74 |
| <i>Zélé</i>                                               | 74 |
| <i>Conquérant</i>                                         | 74 |
| <i>Neptune</i>                                            | 74 |
| <i>Pluton</i>                                             | 74 |
| <i>Sceptre</i> (renommé <i>Convention</i> )               | 74 |
| <i>Alcide</i>                                             | 74 |
| <i>Censeur</i>                                            | 74 |
| <i>Heureux</i>                                            | 74 |
| <i>Séduisant</i> (renommé <i>Pelletier</i> )              | 74 |
| <i>Mercure</i>                                            | 74 |
| <i>Téméraire</i>                                          | 74 |
| <i>Audacieux</i>                                          | 74 |
| <i>Superbe</i>                                            | 74 |
| <i>Généreux</i>                                           | 74 |
| <i>Commerce de Bordeaux</i><br>(renommé <i>Timoléon</i> ) | 74 |
| <i>Fougueux</i>                                           | 74 |
| <i>Patriote</i>                                           | 74 |
| <i>Orion</i> (renommé <i>Mucius</i> )                     | 74 |
| <i>Entreprenant</i>                                       | 74 |
| <i>Apollon</i> (renommé <i>Gasparin</i> )                 | 74 |
| <i>Duquesne</i>                                           | 74 |

|                                             |    |
|---------------------------------------------|----|
| <i>Tourville</i>                            | 74 |
| <i>Aquilon</i>                              | 74 |
| <i>Jupiter</i> (renommé <i>Montagnard</i> ) | 74 |
| <i>Éole</i>                                 | 74 |
| <i>Jean Bart</i>                            | 74 |
| <i>Thésée</i> (renommé <i>Révolution</i> )  | 74 |
| <i>Suffren</i> (renommé <i>Redoutable</i> ) | 74 |

|                                                   |    |
|---------------------------------------------------|----|
| <i>Pyrrhus</i> (renommé <i>Trente et un mai</i> ) | 74 |
| <i>Trajan</i>                                     | 74 |
| <i>Tigre</i>                                      | 74 |
| <i>Tyrannicide</i>                                | 74 |
| <i>Nestor</i>                                     | 74 |
| <i>Jemmapes</i>                                   | 74 |
| <i>Marat</i>                                      | 74 |

## 51 vaisseaux

### Pertes, prises & mises en service durant l'été-automne 1794 / hiver 1794-1795

|                 |               |                                      |
|-----------------|---------------|--------------------------------------|
| Mise en service | Juillet 1794  | <i>Droits de l'Homme</i> (74 canons) |
| Prise           | Novembre 1794 | <i>Alexander</i> (74 canons)         |
| Mise en service | Décembre 1794 | <i>Wattignies</i> (74 canons)        |
| Mise en service | Février 1795  | <i>Pégase</i> (74 canons)            |

|       |               |                                                                                                 |
|-------|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Perte | Décembre 1794 | <i>Duc de Bourgogne</i> , renommé <i>Caton</i> (Avarié avec l'escadre Nielly, condamné en 1798) |
| Perte | Décembre 1794 | <i>Républicain</i> (Croisière du Grand Hiver)                                                   |
| Perte | Janvier 1795  | <i>Superbe</i> (Croisière du Grand Hiver)                                                       |
| Perte | Janvier 1795  | <i>Jacobin</i> , renommé <i>9 Thermidor</i> (Croisière du Grand Hiver)                          |
| Perte | Janvier 1795  | <i>Scipion</i> (Croisière du Grand Hiver)                                                       |
| Perte | Janvier 1795  | <i>Neptune</i> (Croisière du Grand Hiver)                                                       |
| Perte | Janvier 1795  | <i>Révolutionnaire</i> (Croisière du Grand Hiver)                                               |
| Perte | Janvier 1795  | <i>Entreprenant</i> (Croisière du grand hiver)                                                  |
| Perte | Janvier 1795  | <i>Gasparin</i> (Croisière du Grand Hiver)                                                      |
| Perte | Janvier 1795  | <i>Audacieux</i> (Croisière du Grand Hiver)                                                     |
| Perte | Janvier 1795  | <i>Téméraire</i> (Croisière du Grand Hiver)                                                     |

5. État de la ligne de bataille au 1<sup>er</sup> mars 1795 (après la croisière du Grand Hiver) :

| Nom du vaisseau                                        | Nombre de canons |
|--------------------------------------------------------|------------------|
| <i>Terrible</i>                                        | 110              |
| <i>Majestueux</i>                                      | 110              |
| <i>Invincible</i>                                      | 110              |
| <i>Etats de Bourgogne</i> (renommé <i>Montagne</i> )   | 118              |
| <i>Dauphin Royal</i> (renommé <i>Sans Culotte</i> )    | 118              |
| <i>Languedoc</i> (renommé <i>Antifédéraliste</i> )     | 80               |
| <i>Couronne</i> (renommé <i>Ça ira</i> )               | 80               |
| <i>Tonnant</i>                                         | 80               |
| <i>Indomptable</i>                                     | 80               |
| <i>Guerrier</i>                                        | 74               |
| <i>Souverain</i><br>(renommé <i>Peuple Souverain</i> ) | 74               |
| <i>Zélé</i>                                            | 74               |
| <i>Conquérant</i>                                      | 74               |
| <i>Pluton</i>                                          | 74               |
| <i>Sceptre</i> (renommé <i>Convention</i> )            | 74               |
| <i>Alcide</i>                                          | 74               |
| <i>Censeur</i>                                         | 74               |
| <i>Heureux</i>                                         | 74               |
| <i>Séduisant</i> (renommé <i>Pelletier</i> )           | 74               |
| <i>Mercure</i>                                         | 74               |
| <i>Généreux</i>                                        | 74               |

|                                                           |    |
|-----------------------------------------------------------|----|
| <i>Commerce de Bordeaux</i><br>(renommé <i>Timoléon</i> ) | 74 |
| <i>Fougueux</i>                                           | 74 |
| <i>Patriote</i>                                           | 74 |
| <i>Orion</i> (renommé <i>Mucius</i> )                     | 74 |
| <i>Duquesne</i>                                           | 74 |
| <i>Tourville</i>                                          | 74 |
| <i>Aquilon</i>                                            | 74 |
| <i>Jupiter</i> (renommé <i>Montagnard</i> )               | 74 |
| <i>Éole</i>                                               | 74 |
| <i>Jean Bart</i>                                          | 74 |
| <i>Thésée</i> (renommé <i>Révolution</i> )                | 74 |
| <i>Suffren</i> (renommé <i>Redoutable</i> )               | 74 |
| <i>Pyrrhus</i> (renommé <i>Trente et un mai</i> )         | 74 |
| <i>Trajan</i>                                             | 74 |
| <i>Tigre</i>                                              | 74 |
| <i>Tyrannicide</i>                                        | 74 |
| <i>Nestor</i>                                             | 74 |
| <i>Jemmapes</i>                                           | 74 |
| <i>Marat</i>                                              | 74 |
| <i>Droits de l'homme</i>                                  | 74 |
| <i>Alexander</i>                                          | 74 |
| <i>Wattignies</i>                                         | 74 |
| <i>Pégase</i>                                             | 74 |

**44 vaisseaux**

Pertes, prises & mises en service durant le printemps-été-automne 1795

|                 |              |                                   |
|-----------------|--------------|-----------------------------------|
| Prise           | Mars 1795    | <i>Berwick</i> (74 canons)        |
| Mise en service | Juillet 1795 | <i>Cassard</i> (74 canons)        |
| Mise en service | Octobre 1795 | <i>Figuères/Formidable</i> (80)   |
| Mise en service | Octobre 1795 | <i>Guillaume Tell</i> (80 canons) |
| Reprise         | Octobre 1795 | <i>Censeur</i> (74 canons)        |

|       |              |                                                    |
|-------|--------------|----------------------------------------------------|
| Perte | Mars 1795    | <i>Censeur</i> (Combat de Gênes)                   |
| Perte | Mars 1795    | <i>Ça ira</i> ((Combat de Gênes)                   |
| Perte | Juin 1795    | <i>Alexander</i> (Groix)                           |
| Perte | Juin 1795    | <i>Tigre</i> (Groix)                               |
| Perte | Juin 1795    | <i>Formidable</i> , ancien <i>Marat</i><br>(Groix) |
| Perte | Juillet 1795 | <i>Alcide</i> (Hyères)                             |

**6. État de la ligne de bataille au 1<sup>er</sup> novembre 1795 (après la croisière de Richery) :**

| Nom du vaisseau                                        | Nombre de canons |
|--------------------------------------------------------|------------------|
| <i>Terrible</i>                                        | 110              |
| <i>Majestueux</i>                                      | 110              |
| <i>Invincible</i>                                      | 110              |
| <i>Etats de Bourgogne</i> (renommé <i>Océan</i> )      | 118              |
| <i>Dauphin Royal</i> (renommé <i>Orient</i> )          | 118              |
| <i>Languedoc</i> (renommé <i>Victoire</i> )            | 80               |
| <i>Tonnant</i>                                         | 80               |
| <i>Indomptable</i>                                     | 80               |
| <i>Figuères / Formidable</i>                           | 80               |
| <i>Guillaume Tell</i>                                  | 80               |
| <i>Zélé</i>                                            | 74               |
| <i>Conquérant</i>                                      | 74               |
| <i>Pluton</i>                                          | 74               |
| <i>Sceptre</i> (renommé <i>Convention</i> )            | 74               |
| <i>Heureux</i>                                         | 74               |
| <i>Séduisant</i> (Retrouve son nom d'origine)          | 74               |
| <i>Mercur</i>                                          | 74               |
| <i>Généreux</i>                                        | 74               |
| <i>Commerce de Bordeaux</i> (renommé <i>Timoléon</i> ) | 74               |

|                                                        |    |
|--------------------------------------------------------|----|
| <i>Fougueux</i>                                        | 74 |
| <i>Patriote</i>                                        | 74 |
| <i>Orion</i> (renommé <i>Mucius</i> )                  | 74 |
| <i>Duquesne</i>                                        | 74 |
| <i>Tourville</i>                                       | 74 |
| <i>Aquilon</i>                                         | 74 |
| <i>Jupiter</i> (renommé <i>Démocrate</i> )             | 74 |
| <i>Éole</i>                                            | 74 |
| <i>Jean Bart</i>                                       | 74 |
| <i>Thésée</i> (renommé <i>Révolution</i> )             | 74 |
| <i>Suffren</i> (renommé <i>Redoutable</i> )            | 74 |
| <i>Pyrrhus</i> (renommé <i>Républicain</i> )           | 74 |
| <i>Trajan</i>                                          | 74 |
| <i>Tyrannicide</i>                                     | 74 |
| <i>Nestor</i>                                          | 74 |
| <i>Jemmapes</i>                                        | 74 |
| <i>Droits de l'homme</i>                               | 74 |
| <i>Wattignies</i>                                      | 74 |
| <i>Censeur</i>                                         | 74 |
| <i>Guerrier</i>                                        | 74 |
| <i>Berwick</i>                                         | 74 |
| <i>Cassard</i>                                         | 74 |
| <i>Souverain</i><br>(renommé <i>Peuple Souverain</i> ) | 74 |
| <i>Pégase</i>                                          | 74 |

**43 vaisseaux**

Pertes, prises & mises en service durant l'année 1796

|                 |              |                                          |
|-----------------|--------------|------------------------------------------|
| Mise en service | Mai 1796     | <i>Viala</i> (74 canons)                 |
| Mise en service | Octobre 1796 | <i>Jean-Jacques Rousseau</i> (74 canons) |

**7. État de la ligne de bataille au 1<sup>er</sup> novembre 1796 (préparation de l'expédition d'Irlande) :**

| Nom du vaisseau                                        | Nombre de canons |
|--------------------------------------------------------|------------------|
| <i>Terrible</i>                                        | 110              |
| <i>Majestueux</i>                                      | 110              |
| <i>Invincible</i>                                      | 110              |
| <i>Etats de Bourgogne</i> (renommé <i>Océan</i> )      | 118              |
| <i>Dauphin Royal</i> (renommé <i>Orient</i> )          | 118              |
| <i>Languedoc</i> (renommé <i>Victoire</i> )            | 80               |
| <i>Tonnant</i>                                         | 80               |
| <i>Indomptable</i>                                     | 80               |
| <i>Figuières/Formidable</i>                            | 80               |
| <i>Guillaume Tell</i>                                  | 80               |
| <i>Zélé</i>                                            | 74               |
| <i>Conquérant</i>                                      | 74               |
| <i>Pluton</i>                                          | 74               |
| <i>Sceptre</i> (renommé <i>Convention</i> )            | 74               |
| <i>Heureux</i>                                         | 74               |
| <i>Pelletier</i> (renommé <i>Séduisant</i> )           | 74               |
| <i> Mercure</i>                                        | 74               |
| <i>Généreux</i>                                        | 74               |
| <i>Commerce de Bordeaux</i> (renommé <i>Timoléon</i> ) | 74               |
| <i>Fougueux</i>                                        | 74               |
| <i>Patriote</i>                                        | 74               |

|                                                     |    |
|-----------------------------------------------------|----|
| <i>Orion</i> (renommé <i>Mucius</i> )               | 74 |
| <i>Duquesne</i>                                     | 74 |
| <i>Tourville</i>                                    | 74 |
| <i>Aquilon</i>                                      | 74 |
| <i>Jupiter</i> (renommé <i>Démocrate</i> )          | 74 |
| <i>Éole</i>                                         | 74 |
| <i>Jean Bart</i>                                    | 74 |
| <i>Thésée</i> (renommé <i>Révolution</i> )          | 74 |
| <i>Suffren</i> (renommé <i>Redoutable</i> )         | 74 |
| <i>Pyrrhus</i> (renommé <i>Mont-Blanc</i> )         | 74 |
| <i>Trajan</i>                                       | 74 |
| <i>Tyrannicide</i>                                  | 74 |
| <i>Nestor</i>                                       | 74 |
| <i>Jemmapes</i>                                     | 74 |
| <i>Droits de l'homme</i>                            | 74 |
| <i>Wattignies</i>                                   | 74 |
| <i>Censeur</i>                                      | 74 |
| <i>Guerrier</i>                                     | 74 |
| <i>Berwick</i>                                      | 74 |
| <i>Cassard</i>                                      | 74 |
| <i>Souverain</i> (renommé <i>Peuple Souverain</i> ) | 74 |
| <i>Viala</i> (renommé <i>Constitution</i> )         | 74 |
| <i>Jean-Jacques Rousseau</i>                        | 74 |
| <i>Pégase</i>                                       | 74 |

**45 vaisseaux**

Pertes, prises & mises en service à l'hiver 1796-1797 et jusqu'à l'automne 1797

|       |           |                             |
|-------|-----------|-----------------------------|
| Prise | Juin 1797 | <i>La Harpe</i> (74 canons) |
| Prise | Juin 1797 | <i>Stengel</i> (64 canons)  |

|       |           |                             |
|-------|-----------|-----------------------------|
| Prise | Juin 1797 | <i>Robert</i> (64 canons)   |
| Prise | Juin 1797 | <i>Banel</i> (64 canons)    |
| Prise | Juin 1797 | <i>Bérard</i> (64 canons)   |
| Prise | Juin 1797 | <i>Victoire</i> (64 canons) |
| Prise | Juin 1797 | <i>Sandos</i> (64 canons)   |
| Prise | Juin 1797 | <i>Causse</i> (64 canons)   |
| Prise | Juin 1797 | <i>Frontin</i> (64 canons)  |
| Prise | Juin 1797 | <i>Dubois</i> (64 canons)   |

|                                         |               |                                                                     |
|-----------------------------------------|---------------|---------------------------------------------------------------------|
| Perte (Avarié à Cadix puis Terre-neuve) | Décembre 1796 | <i>Languedoc</i> , ancien <i>Victoire</i> (Avaries jamais réparées) |
| Perte                                   | Décembre 1796 | <i>Séduisant</i> (Naufragé sur le Tévenec)                          |
| Perte                                   | Janvier 1797  | <i>Droits de l'Homme</i> (Combat sur les côtes du Finistère)        |

#### 8. État de la ligne de bataille au 17 octobre 1797 (Traité de Campo-Formio) :

| Nom du vaisseau                                        | Nombre de canons |
|--------------------------------------------------------|------------------|
| <i>Terrible</i>                                        | 110              |
| <i>Majestueux</i>                                      | 110              |
| <i>Invincible</i>                                      | 110              |
| <i>Etats de Bourgogne</i> (renommé <i>Océan</i> )      | 118              |
| <i>Dauphin Royal</i> (renommé <i>Orient</i> )          | 118              |
| <i>Tonnant</i>                                         | 80               |
| <i>Indomptable</i>                                     | 80               |
| <i>Figuères/ Formidable</i>                            | 80               |
| <i>Guillaume Tell</i>                                  | 80               |
| <i>Zélé</i>                                            | 74               |
| <i>Conquérant</i>                                      | 74               |
| <i>Pluton</i>                                          | 74               |
| <i>Sceptre</i> (renommé <i>Convention</i> )            | 74               |
| <i>Heureux</i>                                         | 74               |
| <i>Mercure</i>                                         | 74               |
| <i>Généreux</i>                                        | 74               |
| <i>Commerce de Bordeaux</i> (renommé <i>Timoléon</i> ) | 74               |
| <i>Fougueux</i>                                        | 74               |
| <i>Patriote</i>                                        | 74               |
| <i>Orion</i> (Renommé <i>Mucius</i> )                  | 74               |
| <i>Duquesne</i>                                        | 74               |

|                                                     |    |
|-----------------------------------------------------|----|
| <i>Tourville</i>                                    | 74 |
| <i>Aquilon</i>                                      | 74 |
| <i>Jupiter</i> (renommé <i>Démocrate</i> )          | 74 |
| <i>Éole</i>                                         | 74 |
| <i>Jean Bart</i>                                    | 74 |
| <i>Thésée</i> (renommé <i>Révolution</i> )          | 74 |
| <i>Suffren</i> (renommé <i>Redoutable</i> )         | 74 |
| <i>Pyrrhus</i> (renommé <i>Mont-Blanc</i> )         | 74 |
| <i>Trajan</i>                                       | 74 |
| <i>Tyrannicide</i>                                  | 74 |
| <i>Nestor</i>                                       | 74 |
| <i>Jemmapes</i>                                     | 74 |
| <i>Wattignies</i>                                   | 74 |
| <i>Censeur</i>                                      | 74 |
| <i>Guerrier</i>                                     | 74 |
| <i>Berwick</i>                                      | 74 |
| <i>Cassard</i>                                      | 74 |
| <i>Souverain</i> (renommé <i>Peuple Souverain</i> ) | 74 |
| <i>Viala</i> (renommé <i>Constitution</i> )         | 74 |
| <i>Jean-Jacques Rousseau</i>                        | 74 |
| <i>Pégase</i>                                       | 74 |
| <i>La Harpe</i>                                     | 74 |
| <i>Stengel</i>                                      | 64 |



|                 |    |
|-----------------|----|
| <i>Robert</i>   | 64 |
| <i>Banel</i>    | 64 |
| <i>Bérard</i>   | 64 |
| <i>Victoire</i> | 64 |

|                |    |
|----------------|----|
| <i>Sandos</i>  | 64 |
| <i>Causse</i>  | 64 |
| <i>Frontin</i> | 64 |
| <i>Dubois</i>  | 64 |

## 52 vaisseaux

### Pertes, prises & mises en service de l'automne 1797 à l'été 1798

|                 |              |                               |
|-----------------|--------------|-------------------------------|
| Mise en service | Mars 1798    | <i>Spartiate</i> (74 canons)  |
| Mise en service | Mars 1798    | <i>Hercule</i> (74 canons)    |
| Mise en service | Mars 1798    | <i>Franklin</i> (80 canons)   |
| Mise en service | Avril 1798   | <i>14 juillet</i> (74 canons) |
| Prise           | Juillet 1798 | <i>Dego</i> (64 canons)       |
| Prise           | Juillet 1798 | <i>Athénien</i> (64 canons)   |

|       |              |                                             |
|-------|--------------|---------------------------------------------|
| Perte | Avril 1798   | <i>Hercule</i> (Pris devant le Raz de Sein) |
| Perte | Avril 1798   | <i>14 Juillet</i> (Incendie)                |
| Perte | Juillet 1798 | <i>Victoire</i> , 64 canons (Sabordé)       |
| Perte | Août 1798    | <i>Conquérant</i> (Aboukir)                 |
| Perte | Août 1798    | <i>Heureux</i> (Aboukir)                    |
| Perte | Août 1798    | <i>Mercure</i> (Aboukir)                    |
| Perte | Août 1798    | <i>Timoléon</i> (Aboukir)                   |
| Perte | Août 1798    | <i>Aquilon</i> (Aboukir)                    |
| Perte | Août 1798    | <i>Spartiate</i> (Aboukir)                  |
| Perte | Août 1798    | <i>Orient</i> (Aboukir)                     |
| Perte | Août 1798    | <i>Franklin</i> (Aboukir)                   |
| Perte | Août 1798    | <i>Guerrier</i> (Aboukir)                   |
| Perte | Août 1798    | <i>Peuple Souverain</i> (Aboukir)           |
| Perte | Août 1798    | <i>Tonnant</i> (Aboukir)                    |

### 9. État de la ligne de bataille au 3 août 1798 (Après Aboukir) :

| Nom du vaisseau                                 | Nombre de canons |
|-------------------------------------------------|------------------|
| <i>Terrible</i>                                 | 110              |
| <i>Majestueux</i> (renommé <i>Républicain</i> ) | 110              |
| <i>Invincible</i>                               | 110              |

|                                                   |     |
|---------------------------------------------------|-----|
| <i>Etats de Bourgogne</i> (renommé <i>Océan</i> ) | 118 |
| <i>Indomptable</i>                                | 80  |
| <i>Figuères/Formidable</i>                        | 80  |
| <i>Guillaume Tell</i>                             | 80  |
| <i>Zélé</i>                                       | 74  |

|                                             |    |
|---------------------------------------------|----|
| <i>Pluton</i> (renommé <i>Dugommier</i> )   | 74 |
| <i>Sceptre</i> (renommé <i>Convention</i> ) | 74 |
| <i>Généreux</i>                             | 74 |
| <i>Fougueux</i>                             | 74 |
| <i>Patriote</i>                             | 74 |
| <i>Orion</i> (renommé <i>Mucius</i> )       | 74 |
| <i>Duquesne</i>                             | 74 |
| <i>Tourville</i>                            | 74 |
| <i>Jupiter</i> (renommé <i>Batave</i> )     | 74 |
| <i>Éole</i>                                 | 74 |
| <i>Jean Bart</i>                            | 74 |
| <i>Thésée</i> (renommé <i>Révolution</i> )  | 74 |
| <i>Suffren</i> (renommé <i>Redoutable</i> ) | 74 |
| <i>Pyrrhus</i> (renommé <i>Mont-Blanc</i> ) | 74 |
| <i>Trajan</i> (renommé <i>Gaulois</i> )     | 74 |
| <i>Tyrannicide</i>                          | 74 |
| <i>Nestor</i> (renommé <i>Cisalpin</i> )    | 74 |
| <i>Jemmapes</i>                             | 74 |

|                                             |    |
|---------------------------------------------|----|
| <i>Wattignies</i>                           | 74 |
| <i>Censeur</i>                              | 74 |
| <i>Berwick</i>                              | 74 |
| <i>Cassard</i> (renommé <i>Dix-Août</i> )   | 74 |
| <i>Viala</i> (renommé <i>Constitution</i> ) | 74 |
| <i>Jean-Jacques Rousseau</i>                | 74 |
| <i>Pégase</i> (renommé <i>Hoche</i> )       | 74 |
| <i>La Harpe</i>                             | 74 |
| <i>Stengel</i>                              | 64 |
| <i>Robert</i>                               | 64 |
| <i>Banel</i>                                | 64 |
| <i>Bérard</i>                               | 64 |
| <i>Sandos</i>                               | 64 |
| <i>Causse</i>                               | 64 |
| <i>Frontin</i>                              | 64 |
| <i>Dubois</i>                               | 64 |
| <i>Dego</i>                                 | 64 |
| <i>Athénien</i>                             | 64 |

#### 44 vaisseaux

---

#### Pertes, prises & mises en service de l'été 1798 à l'automne 1799

|                 |                |                                    |
|-----------------|----------------|------------------------------------|
| Achat           | Mai 1799       | <i>Saint-Sébastien</i> (74 canons) |
| Achat           | Septembre 1799 | <i>Argonaute</i> (74 canons)       |
| Mise en service | Octobre 1799   | <i>Indivisible</i> (80 canons)     |

|       |               |                                               |
|-------|---------------|-----------------------------------------------|
| Perte | Octobre 1798  | <i>Hoche</i> (Capturé à l'île Toraigh)        |
| Perte | Mars 1799     | <i>Sandos</i> (Capturé par les Russes)        |
| Perte | Juin 1799     | <i>Censeur</i> (Condamné à Cadix)             |
| Perte | Août 1799     | <i>Bérard</i> (Coulé par les coalisés)        |
| Perte | Novembre 1799 | <i>Stengel</i> (Capturé par les Autrichiens)  |
| Perte | Novembre 1799 | <i>La Harpe</i> (Capturé par les Autrichiens) |

10. État de la ligne de bataille en novembre 1799 (Coup d'État de Bonaparte) :

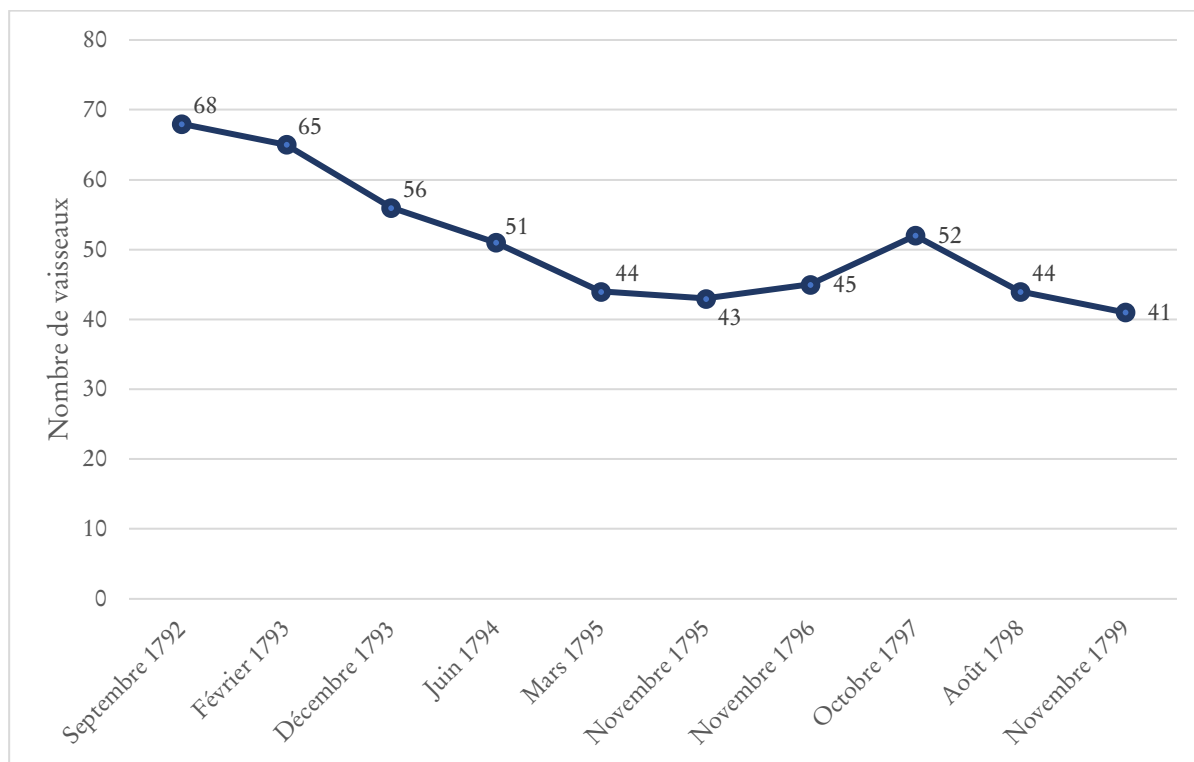
| Nom du vaisseau                                   | Nombre de canons |
|---------------------------------------------------|------------------|
| <i>Terrible</i>                                   | 110              |
| <i>Majestueux</i> (renommé <i>Républicain</i> )   | 110              |
| <i>Invincible</i>                                 | 110              |
| <i>Etats de Bourgogne</i> (renommé <i>Océan</i> ) | 118              |
| <i>Indomptable</i>                                | 80               |
| <i>Figuères/Formidable</i>                        | 80               |
| <i>Guillaume Tell</i>                             | 80               |
| <i>Indivisible</i>                                | 80               |
| <i>Zélé</i>                                       | 74               |
| <i>Pluton</i> (renommé <i>Dugommier</i> )         | 74               |
| <i>Sceptre</i> (renommé <i>Convention</i> )       | 74               |
| <i>Généreux</i>                                   | 74               |
| <i>Fougueux</i>                                   | 74               |
| <i>Patriote</i>                                   | 74               |
| <i>Orion</i> (renommé <i>Mucius</i> )             | 74               |
| <i>Duquesne</i>                                   | 74               |
| <i>Tourville</i>                                  | 74               |
| <i>Jupiter</i> (renommé <i>Batave</i> )           | 74               |
| <i>Éole</i>                                       | 74               |
| <i>Jean Bart</i>                                  | 74               |

|                                             |    |
|---------------------------------------------|----|
| <i>Thésée</i> (renommé <i>Révolution</i> )  | 74 |
| <i>Suffren</i> (renommé <i>Redoutable</i> ) | 74 |
| <i>Pyrrhus</i> (renommé <i>Mont-Blanc</i> ) | 74 |
| <i>Trajan</i> (renommé <i>Gaulois</i> )     | 74 |
| <i>Tyrannicide</i>                          | 74 |
| <i>Nestor</i> (renommé <i>Cisalpin</i> )    | 74 |
| <i>Jemmapes</i>                             | 74 |
| <i>Wattignies</i>                           | 74 |
| <i>Berwick</i>                              | 74 |
| <i>Cassard</i> (renommé <i>Dix-Août</i> )   | 74 |
| <i>Viala</i> (renommé <i>Constitution</i> ) | 74 |
| <i>Jean-Jacques Rousseau</i>                | 74 |
| <i>Argonaute</i>                            | 74 |
| <i>Saint-Sébastien</i>                      | 74 |
| <i>Robert</i>                               | 64 |
| <i>Banel</i>                                | 64 |
| <i>Causse</i>                               | 64 |
| <i>Frontin</i>                              | 64 |
| <i>Dubois</i>                               | 64 |
| <i>Dego</i>                                 | 64 |
| <i>Athénien</i>                             | 64 |

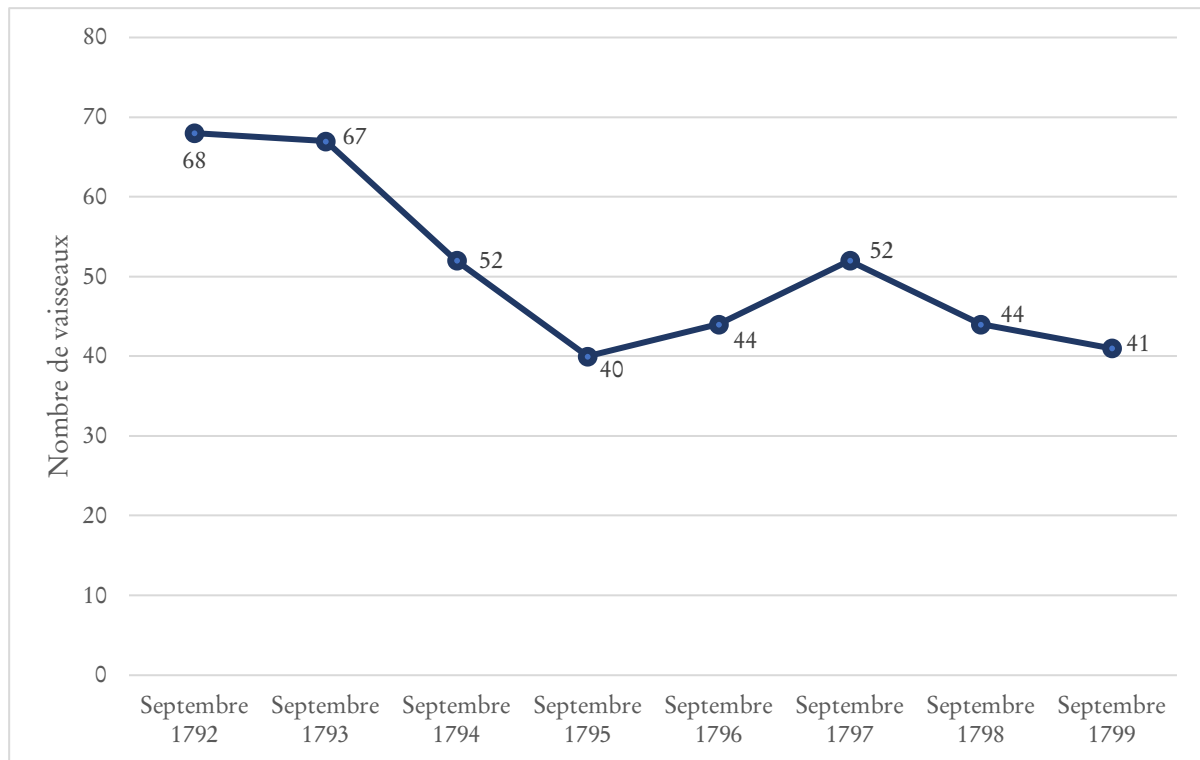
41 vaisseaux

## Annexe n°2 : Évolution de la ligne de bataille française 1792-1799

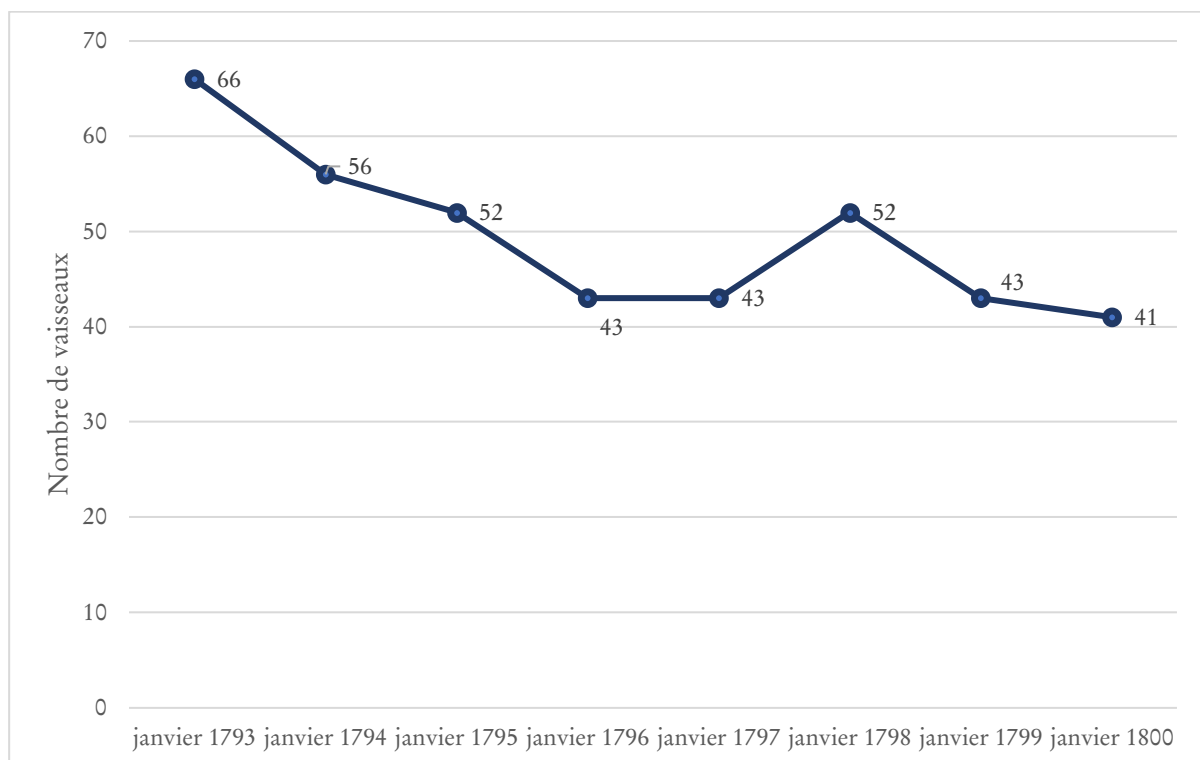
### I. Par césures chronologiques significatives :



## 2. Par année républicaine :



## 3. Par année civile :



## Annexe n°3 : Fiches individuelles des vaisseaux de ligne de la flotte de Brest<sup>1</sup>

### 1. Fiche d'identité : *Achille*

| Appellation                                                                                                      | Catégorie             | Construction / Chevillage                                                                                                                                                           | Refontes / Doublage                                                                                                         | Radoubs                                                                                                                                                              |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Annibal</i> (05.10.1778)</li> <li>▪ <i>Achille</i> (1786)</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Brest</li> <li>▪ Début de construction : 12.1777</li> <li>▪ Fin de construction : 01.1779</li> <li>▪ Chevillé en fer (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brest : fin 1785-1786 (refonte aux 2/3)</li> <li>▪ Doublé en cuivre (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brest : 02.1781</li> <li>▪ Île de France : 10.1781-12.1781</li> <li>▪ Brest : 06.1784</li> <li>▪ Brest : 03.1794</li> </ul> |

| <i>Historique</i>                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                |                                                                               |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| 1792                                                                                      | 1793                                                                                                                                                                                                                                          | 1794                                                                                                                                                           | 1796                                                                          |
|                                                                                           | <i>Capitaine : Bertrand Kéranguen</i>                                                                                                                                                                                                         | <i>Capitaine : Bertrand Kéranguen puis Lavillegris</i>                                                                                                         |                                                                               |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• 10.1792 Armement terminé<sup>2</sup>.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 03.1793 Participe à la toute première croisière (division Morard/Duval)</li> <li>17.04.1793 Arrivée à Belle-Île depuis Brest</li> <li>• 09.1793 Signalé parmi les navires les plus mutins</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 12.1793-01.1794 Croisière de la division Kéranguen</li> <li>• 01.06.1794 Capturé à la bataille de Prairial</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 02.1796 Démoli à Plymouth</li> </ul> |

<sup>1</sup> Seuls les vaisseaux passés par la flotte de Brest ont fait l'objet d'une fiche détaillée, et leur historique n'est précisé qu'en ce qui concerne l'Atlantique. Pour ce qui est des fiches d'identité, ce travail s'appuie sur l'ouvrage d'Alain DEMERLIAC, *La marine de la Révolution : nomenclature des navires français de 1792 à 1799, op. cit.*, sauf mention contraire. Le chevillage en cuivre des vaisseaux français commence en 1786 : la description des vaisseaux s'appuie sur cette règle à chaque fois qu'une mention explicite n'a pu être retrouvée.

<sup>2</sup> SHD-MV, BB1 2 f°182-183, « Apperçu de la dépense qu'occasionnera la mise en commission de 3 vaisseaux à trois-ponts, 4 de 80, 23 de 74 », 8 novembre 1792.

## 2. Fiche d'identité : *Alexander*

| Appellation                                                                                                                                                           | Catégorie             | Construction / Chevillage                                                                                                                                                                  | Refontes / Doublage                                                               | Radoubs                                                                        |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Alexander</i><br/><i>ou</i></li> <li>▪ <i>Alexandre</i><br/>(11.1794)</li> <li>▪ <i>(Ex-Alexander anglais)</i></li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Deptford</li> <li>▪ Début de construction : 4.1774</li> <li>▪ Fin de construction : 1779</li> <li>▪ Chevillé en fer<sup>3</sup></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ -</li> <li>▪ Doublé en cuivre</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brest : 11.1794-début 1795</li> </ul> |

| <i>Historique</i>                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                 |                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| 1794                                                                                                                                                       | 1795                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 1798                                                                            | 1819                                                               |
| <i>Commodore dans la Royal Navy : Rodney-Bligh puis Capitaine : Guillemet</i>                                                                              | <i>Capitaine : Guillemet</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                 |                                                                    |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• 06.11.1794 Prise de l'<i>Alexander</i></li> <li>• 12.1794-02.1795 Participe à la sortie du Grand Hiver</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 11.06.1795 Fait partie de l'escadre de Villaret au secours du contre-amiral Vence et d'un convoi, bloqué près de Belle-Île par l'escadre de Bridport</li> <li>• 06.1795 Repris (220 tués et blessés) par les Anglais au combat de Groix et remis en service dans la <i>Royal Navy</i></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ponton lazaret à Portsmouth</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 11.1819 Dépecé</li> </ul> |

<sup>3</sup> SHD-MV, BB5 58, « Liste nominative des vaisseaux et frégates, corvettes et autres bâtimens de la République, avec indication de leurs missions et de leur situation », sans date.

### 3. Fiche d'identité : *América*

| Appellation                                                                         | Catégorie             | Construction / Chevillage                                                                                                                                                            | Refontes / Doublage                                                                   | Radoubs                                                             |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>América</i><br/>(21.05.1794)</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Brest</li> <li>▪ Début de construction : fin 1786</li> <li>▪ Fin de construction : 1789</li> <li>▪ Chevillé en cuivre (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ -</li> <li>▪ Doublé en cuivre (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brest : 02.1794</li> </ul> |

| <i>Historique</i>               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                    |                                                            |
|---------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| 1792                            | 1793                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 1794                                                                                                                                                               | 1813                                                       |
| <i>Capitaine : Duclos-Guyot</i> | <i>Capitaine : Duclos-Guyot puis Gauthier</i>                                                                                                                                                                                                                                                                       | <i>Capitaine : Lhéritier</i>                                                                                                                                       |                                                            |
| À la station de Saint-Domingue  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 06.1793 Présent à l'incendie du Cap-Français : équipage parmi les moins défavorables à la commission civile</li> <li>• Été 1793 Sous la pression de l'équipage mutiné, le navire fait route pour Rochefort, rallié le 2 septembre</li> <li>• 07.12.1793 À Brest</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 01.1794 Exécution de quatre marins pour désobéissance.</li> <li>• 01.06.1794 Capturé à la bataille de Prairial</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Démoli</li> </ul> |

### 4. Fiche d'identité : *Aquilon*

| Appellation                                                                         | Catégorie             | Construction / Chevillage                                                                                                                                                              | Refontes / Doublage                                                               | Radoubs                                                                   |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Aquilon</i><br/>(08.06.1789)</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Rochefort</li> <li>▪ Début de construction : 07.1787</li> <li>▪ Fin de construction : 06.1790</li> <li>▪ Chevillé en cuivre</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ -</li> <li>▪ Doublé en cuivre</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Toulon : 1795-05.1796</li> </ul> |



| <i>Historique</i>                                                          |                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                      |                                                                  |                                                                                                                                                              |                                                                             |
|----------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| <i>1792</i>                                                                | <i>1793</i>                                                                                                                                               | <i>1794</i>                                                                                                                                                          | <i>1795</i>                                                      | <i>1798</i>                                                                                                                                                  | <i>1802</i>                                                                 |
|                                                                            | <i>Capitaine : Henry</i>                                                                                                                                  | <i>Capitaine : La Terre</i>                                                                                                                                          | <i>Capitaine : La Terre</i>                                      | <i>Capitaine : Thévenard</i>                                                                                                                                 |                                                                             |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>12.1792 Armement terminé</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>15.06.1793 Arrivée à Belle-Île depuis Rochefort</li> <li>11.1793 Fait partie de l'escadre de Van Stabel</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>11.03.1794 En baie de Cancale dans la division Dorré</li> <li>12.1794-02.1795 Participe à la sortie du Grand Hiver</li> </ul> | 02.1795-03.1795 Trajet Brest – Toulon dans l'escadre de Renaudin | <ul style="list-style-type: none"> <li>08.1798 Capturé (87 tués et 213 blessés) par les Anglais à la bataille d'Aboukir et renommé <i>Aboukir</i></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>03.1802 Dépecé à Plymouth</li> </ul> |

#### 5. Fiche d'identité : *Argonaute*

| Appellation                                                                     | Catégorie             | Construction / Cheillage                                                                                                                                                                                     | Refontes / Doublage                                                                                       | Radoubs                                             |
|---------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><i>Argonaute</i> (24.12.1798)</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>Lieu : Lorient-Caudan</li> <li>Début de construction : 09.1794</li> <li>Fin de construction : 01.1799</li> <li>Chevillé en fer (dès l'origine<sup>4</sup>)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>-</li> <li>Doublé en cuivre (dès l'origine<sup>5</sup>)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>-</li> </ul> |

| <i>Historique</i>                                                                                                                                                                                                               |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>1806</i>                                                                                                                                                                                                                     |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>10.1806 ou 12.1806 : Cédé en mauvais état à l'Espagne en échange du vaisseau de 74 <i>Vencedor</i></li> <li>Renommé <i>Argonauta</i> par les Espagnols qui ne le réarment pas</li> </ul> |

<sup>4</sup> SHD-MV, BB5 6 f°15, Inventaire des vaisseaux de la flotte (réalisé sous l'empire).

<sup>5</sup> *Ibid.*

## 6. Fiche d'identité : *Audacieux*

| Appellation                                                                       | Catégorie             | Construction / Chevillage                                                                                                                                                                  | Refontes / Doublage                                                                                                                  | Radoubs                                                                                                           |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Audacieux</i> (28.10.1784)</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Lorient</li> <li>▪ Début de construction : 07.1782</li> <li>▪ Fin de construction : 1785</li> <li>▪ Chevillé en fer<sup>6</sup></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brest : à partir du 12.1797 - refonte jamais achevée</li> <li>▪ Doublé en cuivre</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lorient : début 1793 - 04.1793</li> <li>▪ Rochefort : 06.1794</li> </ul> |

| <i>Historique</i>                                                             |                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                 |                                                                                   |
|-------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| 1792                                                                          | 1793                                                                                                                        | 1794                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 1795                                                                            | 1803                                                                              |
|                                                                               | <i>Capitaine : Bouvet</i>                                                                                                   | <i>Capitaine : Pilastre</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | <i>Capitaine : Pilastre</i>                                                     |                                                                                   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• 12.1792 Mis en commission</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Armé à Lorient</li> <li>• 27.05.1793 Arrivée à Belle-Île depuis Lorient</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 04.1794 Fait partie de l'escadre de Nielly envoyée à la rencontre du convoi Van Stabel</li> <li>• 01.06.1794 Participe à la croisière de Prairial mais ne combat pas</li> <li>• 12.1794-02.1795 Très endommagé ne reprend plus la mer après la croisière du Grand Hiver</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Désarmé à Brest<sup>7</sup></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 03.1803 Brest : dépecé à flot</li> </ul> |

## 7. Fiche d'identité : *Barra*

| Appellation                                                                                                                                                                | Catégorie             | Construction / Chevillage                                                                                                                                                               | Refontes / Doublage                                                                   | Radoubs                                               |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Barra</i> (23.03.1794)</li> <li>▪ <i>Pégase</i> ou parfois <i>Barra</i> (10.1795)</li> <li>▪ <i>Hoche</i> (12.1797)</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Toulon</li> <li>▪ Début de construction : 11.1791</li> <li>▪ Fin de construction : 02.1795</li> <li>▪ Chevillé en cuivre (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ -</li> <li>▪ Doublé en cuivre (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ -</li> </ul> |

<sup>6</sup> SHD-MV, BB5 58, « Liste nominative des vaisseaux et frégates... ».

<sup>7</sup> SHD-MV, BB5 6 f°16, Inventaire des vaisseaux de la flotte.

| <i>Historique</i>                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                         |                                                                                 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| <i>1793</i>                                                                                                                                                          | <i>1796</i>                                                                                                                                                                                                                       | <i>1798</i>                                                                                                                                                                             | <i>1845</i>                                                                     |
|                                                                                                                                                                      | <i>Capitaine : Moreau</i>                                                                                                                                                                                                         | <i>Capitaine : Bompard</i>                                                                                                                                                              |                                                                                 |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• 08.1793<br/>Etant sur cale tombe au pouvoir des Anglo-Espagnols</li> <li>• 12.1793<br/>Repris, légèrement avarié</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Très actif dans la rébellion réclamant le paiement des parts de prises début ventôse an IV (février mars 1796°)</li> <li>• 12.1796-01.1797 Participe à l'expédition d'Irlande</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 10.1798 Capturé (147 tués et 123 blessés) par les Anglais au large de l'Irlande et renommé <i>Donegal</i> dans la <i>Royal Navy</i></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 05.1845 Dépecé à Portsmouth</li> </ul> |

| Etat de la flotte au 16 brumaire an V : maistrances et officiers complets sur le <i>Pégase</i> |                      |                      |                      |                |                 |                            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------|-----------------|----------------------------|
| <i>Matelots à 33</i>                                                                           | <i>Matelots à 30</i> | <i>Matelots à 27</i> | <i>Matelots à 24</i> | <i>Mousses</i> | <i>Garnison</i> | <i>Total de l'équipage</i> |
| 64                                                                                             | 74                   | 119                  | 130                  | 26             | 125             | 696                        |

#### 8. Fiche d'identité : *Berwick*

| <b>Appellation</b>                                                                                       | <b>Catégorie</b>      | <b>Construction / Cheillage</b>                                                                                                                                                         | <b>Refontes / Doublage</b>                                                                               | <b>Radoubs</b>                                                                                                                    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Berwick</i> (Ex-<i>Berwick</i> anglais (03.1795))</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Portsmouth</li> <li>▪ Début de construction : 5.1769</li> <li>▪ Fin de construction : 1775</li> <li>▪ Chevillé en cuivre (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Toulon : 07.1804-11.1804</li> <li>▪ Doublé en cuivre</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Toulon : 04.1795</li> <li>▪ Toulon : 1797</li> <li>▪ Toulon : 01.1803-04.1803</li> </ul> |

| <i>Historique</i>                                                                                                                                            |                                                                       |                                                                                                                  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>1795</i>                                                                                                                                                  | <i>1796</i>                                                           | <i>1805</i>                                                                                                      |
|                                                                                                                                                              | <i>Capitaine : Dumanoir Le Pelley</i>                                 | <i>Capitaine : Filhol-Camas</i>                                                                                  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• 08.03.1795 Capturé en Corse</li> <li>• 07.10.1795 Intégré dans l'escadre de Richery, trajet Toulon-Cadix</li> </ul> | Marche le plus mal de la division française de Richery <sup>8</sup> . | 10.1805 Repris (51 tués et 200 blessés) par les Anglais à Trafalgar<br>Naufrage au large de Sanlúcar (200 noyés) |

| Etat de la flotte au 16 brumaire an V : maistrances et officiers complets sur le <i>Berwick</i> |                      |                      |                      |                |                 |                            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------|-----------------|----------------------------|
| <i>Matelots à 33</i>                                                                            | <i>Matelots à 30</i> | <i>Matelots à 27</i> | <i>Matelots à 24</i> | <i>Mousses</i> | <i>Garnison</i> | <i>Total de l'équipage</i> |
| 73                                                                                              | 87                   | 91                   | 110                  | 50             | 106             | 681                        |

9. Fiche d'identité : *Borée* (Vaisseau rasé dès le début du conflit, n'apparaît dans aucune des listes de flotte)

| Appellation                                                                                                                                                 | Catégorie             | Construction / Chevillage                                                                                                                                                                                                                                                                      | Refontes / Doublage                                                                   | Radoubs                                                                                       |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Borée</i> (17.11.1785)</li> <li>▪ <i>Ça ira</i> (04 ou 05.1794)</li> <li>▪ <i>Agricola</i> (06.1794)</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Lorient</li> <li>▪ Début de construction : 1.1783</li> <li>▪ Construction arrêtée : 2.1783</li> <li>▪ Démonté : février-mars 1783</li> <li>▪ Fin de construction : remis sur cale 11.1784-08.1787</li> <li>▪ Chevillé en cuivre (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ -</li> <li>▪ Doublé en cuivre (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ -</li> <li>▪ Brest : Rasé 04.1794-07.1794</li> </ul> |

| <i>Historique</i>               |             |             |             |             |
|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <i>1792</i>                     | <i>1794</i> | <i>1796</i> | <i>1800</i> | <i>1803</i> |
| <i>Capitaine : de Grimouard</i> |             |             |             |             |

<sup>8</sup> SHD-MV, BB4 106 f° 309, « Extrait du Journal et compte rendu au Ministre de la Marine par le Contre Amiral Richery... », 15 brumaire an V (5 novembre 1796).

|                                                                                                                                                            |                                                                  |                                      |                            |        |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|----------------------------|--------|
| Été 1792 Insurrection de l'équipage à Port-au-Prince<br>03.08.1792 Renvoyé de la station de Saint Domingue dans le cadre d'une mission d'escorte de convoi | Rasé 04.1794-07.1794<br>2.1794-05.1794 Ponton-prison à Rochefort | 04.1796 Bâtiment hôpital à Rochefort | Ponton hôpital à Rochefort | Dépecé |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|----------------------------|--------|

10. Fiche d'identité : *Brave* (Vaisseau rasé dès le début du conflit, n'apparaît dans aucune des listes de flotte)

| Appellation                                                                     | Catégorie             | Construction / Chevillage                                                                                                                                                       | Refontes / Doublage                                                                               | Radoubs                                                                          |
|---------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><i>Brave</i><br/>(06.06.1781)</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>Lieu : Rochefort</li> <li>Début de construction : 10.1779</li> <li>Fin de construction : 11.1781</li> <li>Chevillé en fer (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>-</li> <li>Doublé en cuivre (à sa construction)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Cap-Français : 05.1782-06.1782</li> </ul> |

| <i>Historique</i>                                                                                              |                                                 |                                               |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| <i>1793-1794</i>                                                                                               | <i>1797</i>                                     | <i>1798</i>                                   |
|                                                                                                                | <i>Capitaine : Rolland</i>                      |                                               |
| 04.1793-01.1794 Mis en vaisseau rasé à Brest<br>• 11.03.1794 Atteint la baie de Cancale dans la division Dorré | Printemps 1797 En station en baie de Bertheaume | Vers 01.1798<br>Rayé à Brest et mis en ponton |

11. Fiche d'identité : *Bretagne*

| Appellation                                                                                                                      | Catégorie                        | Construction / Chevillage                                                                                                                                               | Refontes / Doublage                                                                                                                                               | Radoubs                                                                                                                                                                                    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><i>Bretagne</i><br/>(24.05.1766)</li> <li><i>Révolutionnaire</i><br/>(10.1793)</li> </ul> | Vaisseau à 3 ponts de 110 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>Lieu : Brest</li> <li>Début de construction : 07.1765</li> <li>Fin de construction : 09.1767</li> <li>Chevillé en fer</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Brest : Refonte au <math>\frac{3}{4}</math> 09.1776-04.1777</li> <li>Doublé en cuivre à Brest : 02.1781-04.1781</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Brest : 03.1782-07.1782</li> <li>Brest : 1787-fin 1788</li> <li>Brest : 1792-06.1793</li> <li>Réparé du 06.1794 au 08.1794 à l'île d'Aix</li> </ul> |

| <i>Historique</i>                                                                                                                  |                                                                                                    |                                                                                                                        |                                                                                                                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>1793</i>                                                                                                                        | <i>1794</i>                                                                                        | <i>1795</i>                                                                                                            | <i>1796</i>                                                                                                           |
|                                                                                                                                    | <i>Capitaine : Van Dongen</i>                                                                      | <i>Capitaine : Le Gouardun</i>                                                                                         |                                                                                                                       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• 20.03.1793 Commissionné</li> <li>• 20.06.1793 Arrivée à Belle-Île depuis Brest</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 01.06.1794 Participe à la bataille de Prairial</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 12.1794-02.1795 Très endommagé pendant la croisière du Grand Hiver</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 05.1796 Condamné à Brest à être démoli</li> <li>• Démoli en 1796.</li> </ul> |

**12. Fiche d'identité : *Diadème*** (Vaisseau rasé dès le début du conflit, n'apparaît dans aucune des listes de flotte)

| Appellation                                                                                                        | Catégorie             | Construction / Cheillage                                                                                                                                                           | Refontes / Doublage                                                                               | Radoubs                                               |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Diadème</i> (26.06.1756)</li> <li>▪ <i>Brutus</i> (09.1792)</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Brest</li> <li>▪ Début de construction : 09.1755</li> <li>▪ Fin de construction : 11.1756</li> <li>▪ Cheillé en fer (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brest : 1766-1767</li> <li>▪ Doublé en cuivre</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ -</li> </ul> |

| <i>Historique</i>                               |                                                                                                                                                                        |                                                                                         |                                                                                  |
|-------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| <i>1793</i>                                     | <i>1794</i>                                                                                                                                                            | <i>1796</i>                                                                             | <i>1797</i>                                                                      |
| 12.1793-05.1794<br>Mis en vaisseau rasé à Brest | 07.1794 Trajet Brest-Dunkerque en faisant le tour de la Grande-Bretagne dans la division du capitaine Wuibert<br><br>Renvoyé depuis Dunkerque vers Brest par la Manche | <ul style="list-style-type: none"> <li>• En station permanente dans l'Iroise</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dépecé, probablement à Brest</li> </ul> |

**13. Fiche d'identité : *Cassard***

| Appellation                                                                                                             | Catégorie             | Construction / Cheillage                                                                                                                              | Refontes / Doublage                                                                   | Radoubs                                                             |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Cassard</i> (02.05.1795)</li> <li>▪ <i>Ex-Dix-Août</i> (04.1795)</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Lorient</li> <li>▪ Début de construction : 8.1793</li> <li>▪ Fin de construction : 07.1795</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ -</li> <li>▪ Doublé en cuivre (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brest : 05.1804</li> </ul> |

|                                                                                                                                                        |  |                                                                                |  |  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--------------------------------------------------------------------------------|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ex-<i>Cassard</i> (11.1793)</li> <li>▪ <i>Dix-Août</i> (03.1798)</li> <li>▪ <i>Brave</i> (02.1803)</li> </ul> |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Cheillé en fer<sup>9</sup></li> </ul> |  |  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--------------------------------------------------------------------------------|--|--|

| <i>Historique</i>                                  |                                                               |                                                               |                                                                                                                                                     |
|----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>1796</i>                                        | <i>1797</i>                                                   | <i>1799</i>                                                   | <i>1806</i>                                                                                                                                         |
| <i>Capitaine : Dufay</i>                           |                                                               | <i>Capitaine : Dordelin puis Bergeret</i>                     |                                                                                                                                                     |
| 12.1796-01.1797 Participe à l'expédition d'Irlande | 11.1796-01.1797 : Venu de Toulon avec l'escadre de Villeneuve | • 03.1799-08.1799 Participe à la croisière de la Méditerranée | 02.1806<br>Capturé (260 tués et blessés) par les Anglais au combat de Saint-Domingue<br>04.1806<br>Sombre sous pavillon anglais au large des Açores |

#### 14. Fiche d'identité : *Caton*

| Appellation                                                                                                                                                                                        | Catégorie             | Construction / Cheillage                                                                                                                                                                        | Refontes / Doublage                                                                                                                                                                                                                              | Radoubs                                                          |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Duc de Bourgogne</i> (20.10.1751)</li> <li>▪ Ex-<i>Brave</i> (10.1751)</li> <li>▪ <i>Peuple</i> (09.1792)</li> <li>▪ <i>Caton</i> (02.1794)</li> </ul> | Vaisseau de 80 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Rochefort</li> <li>▪ Début de construction : début 1749</li> <li>▪ Fin de construction : 1752</li> <li>▪ Cheillé en fer<sup>10</sup></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brest : 1760-1761</li> <li>▪ Brest : 1770-11.1771</li> <li>▪ Brest : 03.1779-02.1780 (refonte aux 3/4-doublage en cuivre)</li> <li>▪ Brest : 07.1783-1784</li> <li>▪ Brest : 04.1794-10.1794</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brest : 1777</li> </ul> |

<sup>9</sup> SHD-MV, BB5 6 f°24, Inventaire des vaisseaux de la flotte.

<sup>10</sup> SHD-MV, BB5 58, « Liste nominative des vaisseaux et frégates... ».

| <i>Historique</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                               |                                                                                                    |                                  |                                                       |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <i>1794</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                       | <i>1795</i>                                                                                                   | <i>1797</i>                                                                                        | <i>1798</i>                      | <i>1800-1801</i>                                      |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | <i>Capitaine : Meslier</i>                                                                                    |                                                                                                    |                                  |                                                       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• 11.03.1794 Atteint la baie de Cancale dans la division Dorré</li> <li>• 25.10.1794 Fait partie de l'escadre de Nielly à la rencontre du convoi Van Stabel</li> <li>• 05.11.1794 Après avoir démâté de son mât de hune, doit quitter l'escadre</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 30 Pluviôse (Février) Dans le port entrera dans le bassin</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 16 thermidor an V : susceptible d'être démolé.</li> </ul> | Vers 02.1798<br>Condamné à Brest | 10.1800-01.1801<br>Dépecé dans une cale sèche à Brest |

#### 15. Fiche d'identité : *Censeur*

| Appellation                                                                     | Catégorie             | Construction / Chevillage                                                                                                                                                               | Refontes / Doublage                                                                                              | Radoubs                                                                                                                                  |
|---------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Censeur</i> (24.08.1782)</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Rochefort</li> <li>▪ Début de construction : 08.1781</li> <li>▪ Fin de construction : 10.1782</li> <li>▪ Chevillé en fer (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Toulon : 1791</li> <li>▪ Doubé en cuivre (à sa construction)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Toulon : 1787</li> <li>▪ Toulon : 01.1794-04.1794</li> <li>▪ Brest : 12.1797-04.1798</li> </ul> |

| <i>Historique</i>               |                                                                                                           |                                                                                                                                                                                   |                                                                                      |                                                                                                               |
|---------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>1793</i>                     | <i>1794</i>                                                                                               | <i>1795</i>                                                                                                                                                                       | <i>1796</i>                                                                          | <i>1799</i>                                                                                                   |
|                                 |                                                                                                           |                                                                                                                                                                                   | <i>Capitaine : Jean Baptiste Lecour</i>                                              | <i>Capitaine : Faye</i>                                                                                       |
| 12.1793 Repris par les Français | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 08.1794 Tombe au pouvoir des Anglo-Espagnols à Toulon</li> </ul> | 03.1795 Capturé (200 tués et blessés) par les Anglais au large de Gênes<br>10.1795 Repris par les Français au large du Cap St Vincent<br>Dans l'expédition de Richery comme prise | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dans l'expédition de Terre Neuve</li> </ul> | 03.1799-08.1799 Participe à la croisière de la Méditerranée<br>06.1799 Condamné à Cadix, laissé aux Espagnols |



#### 16. Fiche d'identité : *Constitution*

| Appellation                                                                                                                                                                                     | Catégorie             | Construction / Cheillage                                                                                                                                                                    | Refontes / Doublage                                                                   | Radoubs                                               |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Viala</i> (28.09.1795)</li> <li>▪ <i>Voltaire</i> (10.1795)</li> <li>▪ <i>Constitution</i> (12.1795)</li> <li>▪ <i>Jupiter</i> (02.1803)</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Lorient-Caudan</li> <li>▪ Début de construction : 02.1794</li> <li>▪ Fin de construction : 05.1796</li> <li>▪ Cheillé en fer (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ -</li> <li>▪ Doublé en cuivre (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ -</li> </ul> |

| <i>Historique</i>                                    |                                                               |                                                                                                                                     |               |
|------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| 1796                                                 | 1799                                                          | 1806                                                                                                                                | 1814          |
| <i>Capitaine : L'Héritier</i>                        | <i>Capitaine : Le Ray</i>                                     |                                                                                                                                     |               |
| • 12.1796-01.1797 Participe à l'expédition d'Irlande | • 03.1799-08.1799 Participe à la croisière de la Méditerranée | 02.1806 Capturé (200 tués et blessés) par les Anglais au combat de Saint-Domingue et renommé <i>Maida</i> dans la <i>Royal Navy</i> | 08.1814 Vendu |

#### 17. Fiche d'identité : *Convention*

| Appellation                                                                                                                                                | Catégorie             | Construction / Cheillage                                                                                                                                                              | Refontes / Doublage                                                                                                                                   | Radoubs                                               |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Sceptre</i> (09.09.1780)</li> <li>▪ <i>Convention</i> (09.1792)</li> <li>▪ <i>Marengo</i> (08.1800)</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Brest</li> <li>▪ Début de construction : 25.05.1780</li> <li>▪ Fin de construction : 10.1780</li> <li>▪ Cheillé en fer (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brest : 1787</li> <li>▪ Lorient : 02.1795-02.1796</li> <li>▪ Doublé en cuivre (à sa construction)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ -</li> </ul> |

| <i>Historique</i>                                                           |                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                 |                                                                                                                                                           |                                                                                                    |
|-----------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>1792</i>                                                                 | <i>1793</i>                                                                                                                          | <i>1794</i>                                                                                                                                                                                                         | <i>1799</i>                                                                                                     | <i>1803</i>                                                                                                                                               | <i>1811-1812</i>                                                                                   |
|                                                                             | <i>Capitaine : Labattut</i>                                                                                                          | <i>Capitaine : Allary puis Terrasson</i>                                                                                                                                                                            | <i>Capitaine : Le Bozec</i>                                                                                     |                                                                                                                                                           |                                                                                                    |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• 28.12.1792 Commissionné</li> </ul> | 23.05.1793 Arrivée à Belle-Île depuis Brest<br>Abordage avec le <i>Neptune</i><br>15.09.1793 Fait partie des navires signalés mutins | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 01.06.1794 Participe à la bataille de Prairial</li> <li>• 12.1794-02.1795 Participe à la sortie du Grand Hiver</li> <li>• Endommagé, doit se dérouter sur Groix</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 03.1799-08.1799 Participe à la croisière de la Méditerranée</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 01.1803 Condamné, sert de baigne à Brest</li> <li>• 11.1803 Rasé en ponton-hôpital du baigne à Brest.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 12.1811-1812 Dépecé dans le bassin n°2 à Brest</li> </ul> |

#### 18. Fiche d'identité : *Droits de l'Homme*

| Appellation                              | Catégorie             | Construction / Cheillage                                                                                                                                                     | Refontes / Doublage                                                                   | Radoubs                                                                                                          |
|------------------------------------------|-----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Droits de l'homme</i><br>(29.05.1794) | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lorient</li> <li>▪ Début de construction : 05.1793</li> <li>▪ Fin de construction : 07.1794</li> <li>▪ Cheillé en cuivre</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ -</li> <li>▪ Doublé en cuivre (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lorient : 11.1795-12.1795</li> <li>▪ Brest : 02.1796-04.1796</li> </ul> |

| <i>Historique</i>                                                                              |                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                          |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>1794</i>                                                                                    | <i>1795</i>                                                                                                                                                       | <i>1796</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <i>1797</i>                                                                                                                                                                                              |
| <i>Capitaine : Trinqualéon</i>                                                                 | <i>Capitaine : Sébire de Beauchêne</i>                                                                                                                            | <i>Capitaine : Sébire de Beauchêne puis Lacrosse (Novembre 1796)</i>                                                                                                                                                                                                                                         | <i>Capitaine : Lacrosse</i>                                                                                                                                                                              |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• 10.1794 Fait partie de l'escadre de Nielly</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 11.06.1795 Fait partie de l'escadre de Villaret au secours du contre-amiral Vence et d'un convoi, bloqué près</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sébire de Beauchêne signe une pétition à l'automne 1796 pour l'obtention des traitements des officiers en numéraire et est immédiatement destitué<sup>11</sup>.</li> <li>• 12.1796-01.1797 Participe à l'expédition d'Irlande (emploi des boulets creux)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 01.1797 Naufrage à Audierne après avoir combattu (389 tués et noyés et 904 rescapés)</li> <li>• 1797 Épave renflouée mais hors d'état d'être réparée</li> </ul> |

<sup>11</sup> SHD-MV, BB4 102 f°115, lettre du Ministre de la Marine au Commandant des armes à Brest, 25 brumaire an V (15 novembre 1796).

|  |                                        |                                                                |  |
|--|----------------------------------------|----------------------------------------------------------------|--|
|  | de Belle-Île par l'escadre de Bridport | • 07.01.1796 Dernier vaisseau à quitter les côtes de l'Irlande |  |
|--|----------------------------------------|----------------------------------------------------------------|--|

#### 19. Fiche d'identité : *Duquesne*

| Appellation                       | Catégorie             | Construction / Chevillage                                                                                             | Refontes / Doublage                           | Radoubs                                                 |
|-----------------------------------|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| ▪ <i>Duquesne</i><br>(02.09.1788) | Vaisseau de 74 canons | ▪ Lieu : Toulon<br>▪ Début de construction : vers 08.1787<br>▪ Fin de construction : 1789<br>▪ Chevillé en cuivre (?) | ▪ Brest : 1798-1799<br>▪ Doublé en cuivre (?) | ▪ Toulon : 07.1795-08.1795<br>▪ La Corogne 12.1801-1802 |

| <i>Historique</i>                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                          |                                                                                                                 |                                                                                                                      |                                                                           |                              |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
| 1795                                                                                                                                                                                               | 1796                                                                                                                                     | 1799                                                                                                            | 1803                                                                                                                 | 1804                                                                      | 1805                         |
| <i>Capitaine : Dumanoir (?)</i>                                                                                                                                                                    | <i>Capitaine : Lallemand</i>                                                                                                             | <i>Capitaine : Kerangall (Querangal)</i>                                                                        |                                                                                                                      |                                                                           |                              |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• 07.10.1795 Intégré dans l'escadre de Richery, trajet Toulon-Cadix</li> <li>• Echoué dans la baie de Cadix, fausse quille lourdement endommagée</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fausse quille non réparée lors de son passage au bassin en janvier 1796<sup>12</sup></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 03.1799-08.1799 Participe à la croisière de la Méditerranée</li> </ul> | 07.1803 Étant armé avec un équipage réduit à 250 hommes, capturé par une escadre anglaise au large de Saint-Domingue | S'échoue accidentellement sur le Morant Cays aux Antilles et est renfloué | 07.1805 Dépecé en Angleterre |

<sup>12</sup> SHD-MV, BB4 106 f°108, procès-verbal d'inspection du vaisseau *Duquesne*, 22 nivôse an IV (12 janvier 1796).

## 20. Fiche d'identité : *Entreprenant*

| Appellation                                                                          | Catégorie             | Construction / Chevillage                                                                                                                                                                   | Refontes / Doublage                                                                                                        | Radoubs                                                                                                                                  |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Entreprenant</i> (11.10.1787)</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Lorient</li> <li>▪ Début de construction : 05.1786</li> <li>▪ Fin de construction : 1788</li> <li>▪ Chevillé en fer<sup>13</sup></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brest : 09.1801-refonte jamais achevée</li> <li>▪ Doublé en cuivre (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brest : 11.1793-12.1793</li> <li>▪ Lorient : 1795</li> <li>▪ Brest : 12.1797-06.1798</li> </ul> |

| <i>Historique</i>                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                     |                                                                 |                                                                               |                                                                                   |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| 1792                                                                                                                                                                                                | 1793                                                                                                                                                                                                                                              | 1794                                                                                                                                                                                                | 1798                                                            | 1802                                                                          | 1803                                                                              |
|                                                                                                                                                                                                     | <i>Capitaine : Le Franck</i>                                                                                                                                                                                                                      | <i>Capitaine : Le Franck puis Dufay</i>                                                                                                                                                             | <i>Capitaine : Siméon</i>                                       |                                                                               |                                                                                   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• 05.09.1792 Parti de Brest dans la division de Latouche-Tréville à destination de Toulon, qui doit être renforcé en vue des opérations en Italie</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombreuses sanctions disciplinaires en Frimaire an II (hiver 1793-1794); nouveau code pénal de Jeanbon Saint-André mis en œuvre</li> <li>• 13.10.1793 Arrivée en provenance de Toulon à Brest</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 01.06.1794 Participe à la bataille de Prairial</li> <li>12.1794-02.1795 Très endommagé ne reprend plus la mer après la croisière du Grand Hiver</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• En armement</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 11.1802 Condamné à Brest.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1803 : dépecé à flot à Brest.</li> </ul> |

## 21. Fiche d'identité : *Éole*

| Appellation                                                                  | Catégorie             | Construction / Chevillage                                                                                                                                                                         | Refontes / Doublage                                                                                           | Radoubs                                                                                                  |
|------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Éole</i> (15.11.1789)</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Lorient</li> <li>▪ Début de construction : 06.1787</li> <li>▪ Fin de construction : 08.1790</li> <li>▪ Chevillé en cuivre<sup>14</sup></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brest : vers 04.1799-1801</li> <li>▪ Doublé en cuivre (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brest : 02.1794-03.1794</li> <li>▪ Brest : 1795-1796</li> </ul> |

<sup>13</sup> SHD-MV, BB5 58, « Liste nominative des vaisseaux et frégates... ».

<sup>14</sup> SHD-MV, BB5 6 f°29, Inventaire des vaisseaux de la flotte.

| <i>Historique</i>                                                                                         |                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                            |                                                                                                          |                                                                                                              |                                                                            |                                                                              |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|
| <i>1791</i>                                                                                               | <i>1792</i>                                                                                                                                         | <i>1793</i>                                                                                                                                                                                               | <i>1794</i>                                                                                                | <i>1796</i>                                                                                              | <i>1797</i>                                                                                                  | <i>1806</i>                                                                | <i>1811</i>                                                                  |
|                                                                                                           |                                                                                                                                                     | <i>Capitaine : Sercey</i>                                                                                                                                                                                 | <i>Capitaine : Bertrand puis Trinqualléon</i>                                                              | <i>Capitaine : Malin</i>                                                                                 | <i>Capitaine : Malin</i>                                                                                     |                                                                            |                                                                              |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Première implication dans les émeutes du Cap-Français</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• En station à Saint Domingue ; Morard de Galles en demande le rappel du fait de son mauvais état</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Implication fondamentale dans l'insurrection du Cap en défense de la ville contre les esclaves récemment libérés</li> <li>• 03.11.1793 Retour à Brest</li> </ul> | 01.06.1794 Participe à la bataille de Prairial<br><br>12.1794-02.1795 Participe à la sortie du Grand Hiver | 07.1796 En renfort dans la station de l'Iroise<br><br>12.1796-01.1797 Participe à l'expédition d'Irlande | 8.03.1797 Incident de discipline avec des officiers d'artillerie de marine qui insultent l'officier de garde | 09.1806 Avarié par la tempête, gagne Norfolk aidé par 6 navires américains | 01.1811 : hors service et condamné dans la Chesapeake puis vendu à Baltimore |

**22. Fiche d'identité : *Flibustier*** (Vaisseau rasé dès le début du conflit, n'apparaît dans aucune des listes de flotte)

| Appellation                                                                                                              | Catégorie             | Construction / Chevillage                                                                                                                                                               | Refontes / Doublage                                                                                     | Radoubs                                                                                                            |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Argonaute</i> (05.06.1781)</li> <li>▪ <i>Flibustier</i> (06.1794)</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Rochefort</li> <li>▪ Début de construction : 08.1779</li> <li>▪ Fin de construction : 12.1781</li> <li>▪ Chevillé en fer (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ -</li> <li>▪ Doublé en cuivre (dès sa construction)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brest : début 1784-03.1784</li> <li>▪ Rochefort : 05.1795 -...</li> </ul> |

| <i>Historique</i>                    |                                                                                                                                                    |                                       |
|--------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|
| <i>1793</i>                          | <i>1794</i>                                                                                                                                        | <i>1795</i>                           |
| 12.1793 Mis en vaisseau rasé à Brest | 08.1794 Fait partie d'une escadre de raid envoyée jusque sur les approches de Terre-Neuve<br>14.10.1794 Retour à Brest (12 pouces d'eau par heure) | • 12.1795 Hors de service à Rochefort |

### 23. Fiche d'identité : *Formidable*

| Appellation                                                                                                                                                    | Catégorie                          | Construction / Chevillage                                                                                                                                                                        | Refontes / Doublage                                                                            | Radoubs                                               |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Formidable</i> (11.1794)</li> <li>▪ <i>Figuères</i> (17.03.1795)</li> <li>▪ <i>Formidable</i> (05.1795)</li> </ul> | Vaisseau à deux ponts de 80 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Toulon</li> <li>▪ Début de construction : 08.1794</li> <li>▪ Fin de construction : 10.1795</li> <li>▪ Chevillé en cuivre<sup>15</sup></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ -</li> <li>▪ Doublé en cuivre<sup>16</sup></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ -</li> </ul> |

| <i>Historique</i>                                          |                                                             |                                                                                                                 |                                  |                          |                         |
|------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|--------------------------|-------------------------|
| <i>1796</i>                                                | <i>1799</i>                                                 | <i>1805</i>                                                                                                     | <i>1808</i>                      | <i>1814</i>              | <i>1816</i>             |
|                                                            | <i>Capitaine : Le Tendre puis Tréhouard</i>                 |                                                                                                                 |                                  |                          |                         |
| 11.1796-01.1797 : Voyage de Toulon à Brest avec Villeneuve | 03.1799-08.1799 Participe à la croisière de la Méditerranée | 11.1805 Capturé (200 tués et blessés) au combat de Cap Ortégal par une escadre anglaise et renommé <i>Brave</i> | 01.1808 Ponton-prison à Plymouth | 10.1814 Magasin à poudre | 04.1816 Vendu et démoli |

<sup>15</sup> BB5 6 f°7, Inventaire des vaisseaux de la flotte.

<sup>16</sup> *Ibid.*

#### 24. Fiche d'identité : *Fougueux*

| Appellation                                                                      | Catégorie             | Construction / Chevillage                                                                                                                                                                                                                                                       | Refontes / Doublage                                                                                             | Radoubs                                                                      |
|----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Fougueux</i> (19.09.1785)</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Lorient</li> <li>▪ Début de construction : 10.1782</li> <li>▪ Construction arrêtée : 02.1783</li> <li>▪ Démontage : 2 et 3.1783</li> <li>▪ Remis sur cale : 11.1784-fin 1785</li> <li>▪ Chevillé en fer<sup>17</sup></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rochefort : 12.1792-11.1794</li> <li>▪ Doublé en cuivre (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Toulon : 05.1799-06.1799</li> </ul> |

| <i>Historique</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                          |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1795                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 1796                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 1799                                                                                                                                                                                                                            | 1805                                                                                                     |
| <i>Capitaine : La Brière</i>                                                                                                                                                                                                                                                                             | <i>Capitaine : Guillotin puis Daugier (automne) puis Maistrat (5 novembre)</i>                                                                                                                                                                                                            | <i>Capitaine : Bescond</i>                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                          |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• 02.1795 Endommagé pendant la sortie du Grand Hiver doit se dérouter sur Groix</li> <li>• Été 1795 En patrouille de protection des convois sous les ordres du contre-amiral Vence</li> <li>• 09.12.1795 Trajet Brest- Rochefort sur ordre de Villaret</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 06.04.1796 Envoyé à Saint Domingue depuis Rochefort et retour (08.08.1796)</li> <li>• 2.09.1796 Parvient à Brest</li> <li>• 20.09.1796 Parvient sans difficulté à Groix</li> <li>• 12.1796-01.1797 Participe à l'expédition d'Irlande</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 03.1799-08.1799 Participe à la croisière de la Méditerranée</li> <li>• 04.1799 Abordage avec le <i>Cisalpin</i> et le <i>Batave</i> pendant la croisière de la Méditerranée</li> </ul> | 10.1805 Capturé à l'abordage par les Anglais à Trafalgar (environ 400 tués et blessés pendant le combat) |

#### 25. Fiche d'identité : *Gasparin*

| Appellation                                                                                                                                    | Catégorie             | Construction / Chevillage                                                                                                                                          | Refontes / Doublage                                                                   | Radoubs                                                                                                                   |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Apollon</i> (21.05.1788)</li> <li>▪ <i>Gasparin</i> (02.1794)</li> <li>▪ <i>Apollon</i></li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Rochefort</li> <li>▪ Début de construction : 04.1787</li> <li>▪ Fin de construction : 1788 (ou 06.1789)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ -</li> <li>▪ Doublé en cuivre (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rochefort : vers 1795</li> <li>▪ Brest : 12.1797-radoub jamais achevé</li> </ul> |

<sup>17</sup> SHD-MV, BB5 58, « Liste nominative des vaisseaux et frégates... ».

|                                                                                                |  |                                                                                |  |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--------------------------------------------------------------------------------|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>(05.1794)<br/>▪ <i>Marceau</i><br/>(12.1797)</li> </ul> |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Chevillé en fer<sup>18</sup></li> </ul> |  |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--------------------------------------------------------------------------------|--|--|

| <i>Historique</i>                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                 |                                                                                                                                        |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>1793</i>                                                                             | <i>1794</i>                                                                                                                                                                                                                                               | <i>1795</i>                                                                                                     | <i>1798</i>                                                                                                                            |
|                                                                                         | <i>Capitaine : Tardy</i>                                                                                                                                                                                                                                  | <i>Capitaine : Fradin</i>                                                                                       |                                                                                                                                        |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>11. 1793 Trajet de Toulon à Rochefort</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>03.1794 Trajet Rochefort-Brest (particulièrement touché par la maladie<sup>19</sup>)</li> <li>01.06.1794 Combat à la bataille de Prairial</li> <li>12.1794-02.1795 Participe à la sortie du Grand Hiver</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Voie d'eau de 29 pouces au retour du Grand Hiver<sup>20</sup></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Vers 03.1798 Hors service à Brest</li> <li>06.1798 Dépecé dans le bassin n°2 à Brest</li> </ul> |

**26. Fiche d'identité : *Hercule*** (Vaisseau rasé dès le début du conflit, n'apparaît dans aucune des listes de flotte)

| Appellation                                                                                                               | Catégorie             | Construction / Chevillage                                                                                                                                                               | Refontes / Doublage                                                                                                             | Radoubs                                               |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Hercule</i><br/>(05.10.1778)</li> <li>▪ <i>Hydre</i><br/>(05.1795)</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Rochefort</li> <li>▪ Début de construction : 04.1778</li> <li>▪ Fin de construction : 02.1779</li> <li>▪ Chevillé en fer (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brest : vers 1785 - vers 1786</li> <li>▪ Doublé en cuivre à Brest : 09.1781</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ -</li> </ul> |

| <i>Historique</i>                                                                                                                                                                |                                                                                                         |                                                                              |                                                                      |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|
| <i>1779</i>                                                                                                                                                                      | <i>1794</i>                                                                                             | <i>1795</i>                                                                  | <i>1797-1799</i>                                                     |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>03.1779-04.1779 Soufflé d'un pied à Rochefort</li> <li>Manque de stabilité et doit être gréé avec une mâture de vaisseau de 64</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>02.1794-06.1794</li> <li>Mis en vaisseau rasé à Brest</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• En station en Guadeloupe</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1797-1799 Dépecé</li> </ul> |

<sup>18</sup> SHD-MV, BB4 71 f°212, Journal de bord du *Gasparin*, entrée du 3 au 4 pluviôse an III (22 au 23 janvier 1795).

<sup>19</sup> SHD-MV, BB4 38 176-177, lettre de Villaret au Ministre de la Marine, 21 germinal an II (10 avril 1794).

<sup>20</sup> SHD-MV, BB4 68 f°314, Journal de signaux de Villaret Joyeuse, entrée du 8 au 9 pluviôse an III (27 au 28 janvier 1795).



## 27. Fiche d'identité : *Hercule*

| Appellation                                                                                                             | Catégorie             | Construction / Chevillage                                                                                                                                                                    | Refontes / Doublage                                                                   | Radoubs                                               |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Hercule</i> (05.12.1797)</li> <li>▪ Ex-<i>N°2</i> (vers 10.1794)</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Lorient-Caudan</li> <li>▪ Début de construction : 06.1794</li> <li>▪ Fin de construction : 1798</li> <li>▪ Chevillé en cuivre (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ -</li> <li>▪ Doublé en cuivre (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ -</li> </ul> |

| <i>Historique</i>                                                                                                                                      |                                                                                 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| 1798                                                                                                                                                   | 1810                                                                            |
| <i>Capitaine : L'héritier</i>                                                                                                                          |                                                                                 |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• 21.04.1798 Capturé (290 tués et blessés) par le <i>HMS Mars</i> de 74 en allant de Lorient à Brest</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 12.1810 Dépecé à Portsmouth</li> </ul> |

## 28. Fiche d'identité : *Illustre* (Vaisseau rasé dès le début du conflit, n'apparaît dans aucune des listes de flotte)

| Appellation                                                                                                                                                | Catégorie             | Construction / Chevillage                                                                                                                                                           | Refontes / Doublage                                                                                         | Radoubs                                                                           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Illustre</i> (23.02.1781)</li> <li>▪ <i>Scaevola</i> (01.1794)</li> <li>▪ <i>Scaevola</i> (02.1794)</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Rochefort</li> <li>▪ Début de construction : 08.1779</li> <li>▪ Fin de construction : 08.1781</li> <li>▪ Chevillé en fer</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ -</li> <li>▪ Doublé en cuivre (date et lieu non connus)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Trinquemalé : 07.1783-09.1783</li> </ul> |

| <i>Historique</i>                               |                                                                                                                                                            |
|-------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1793-1794                                       | 1796                                                                                                                                                       |
| 08.1793-02.1794<br>Mis en vaisseau rasé à Brest | 12.1796-01.1797 Coule dans l'Atlantique lors d'une tempête pendant l'expédition d'Irlande, passagers et équipage sont transbordés sur le <i>Révolution</i> |

### 29. Fiche d'identité : *Impétueux*

| Appellation                                                                           | Catégorie             | Construction / Chevillage                                                                                                                                                                       | Refontes / Doublage                                                                                                | Radoubs                                                                            |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Impétueux</i><br/>(25.10.1787)</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Rochefort</li> <li>▪ Début de construction : vers 07.1786</li> <li>▪ Fin de construction : 06.1790</li> <li>▪ Chevillé en cuivre (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Refonte (sans date, sans lieu)</li> <li>▪ Doublé en cuivre (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Radoubs (sans date, sans lieu)</li> </ul> |

| <i>Historique</i>                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1793                                                                                                                                                                                                                                              | 1794                                                                                                                                                                                                                                               |
| <i>Capitaine : Lévêque</i>                                                                                                                                                                                                                        | <i>Capitaine : Douville</i>                                                                                                                                                                                                                        |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Armé à Rochefort</li> <li>• 11.09.1793 Arrivée à Belle-Île depuis Rochefort</li> <li>• 09.1793 Ne se révolte pas à Quiberon</li> <li>• 11.1793 Fait partie de l'escadre de raid de Van Stabel</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 01.06.1794 Capturé par les Anglais avec 100 tués et 75 blessés à la bataille de Prairial. Intégré à la <i>Royal Navy</i>.</li> <li>• 08.1794 Incendié accidentellement à Portsmouth et explose</li> </ul> |

### 30. Fiche d'identité : *Indomptable*

| Appellation                                                                             | Catégorie             | Construction / Chevillage                                                                                                                                                          | Refontes / Doublage                                                                                    | Radoubs                                                                                                                                         |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Indomptable</i><br/>(20.12.1790)</li> </ul> | Vaisseau de 80 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Brest</li> <li>▪ Début de construction : 09.1788</li> <li>▪ Fin de construction : 02.1791</li> <li>▪ Chevillé en cuivre</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Toulon : 1803-1804</li> <li>▪ Doublé en cuivre (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brest : 06.1794-10.1794</li> <li>▪ Brest : 1798-08.1799</li> <li>▪ Toulon : 03.1802-10.1802</li> </ul> |

| <i>Historique</i>                                                                             |                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                      |                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1793                                                                                          | 1794                                                                                                                                                                                                          | 1796                                                                                                 | 1799                                                                                                          | 1805                                                                                                                                                                                                                                        |
| <i>Capitaine : Bruix</i>                                                                      | <i>Capitaine : Lemesle</i>                                                                                                                                                                                    | <i>Capitaine : Bedout</i>                                                                            | <i>Capitaine : Lafargue puis Dordelin</i>                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                             |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>20.06.1793 Arrivée à Belle-Île depuis Brest</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>29.05.1794 Avarié, retourne en France</li> <li>01.06.1794 Participe à Bataille de Prairial</li> <li>12.1794-02.1795 Participe à la croisière du Grand Hiver</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>12.1796-01.1797 Participe à l'expédition d'Irlande</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>03.1799-08.1799 Participe à la croisière de la Méditerranée</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>10.1805 Après Trafalgar, recueille environs 500 hommes du <i>Bucentaure</i> et naufrage lui-même près de Rota. Environ 180 survivants et 1000 noyés (probablement davantage de rescapés).</li> </ul> |

### 31. Fiche d'identité : *Invincible*

| Appellation                                                                      | Catégorie                        | Construction / Chevillage                                                                                                                                                                                                    | Refontes / Doublage                                                                                                                | Radoubs                                                                                                                                                    |
|----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><i>Invincible</i> (30.03.1780)</li> </ul> | Vaisseau à 3 ponts de 110 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>Lieu : Rochefort</li> <li>Début de construction : 02.1779</li> <li>Fin de construction : 05.1780</li> <li>Chevillé en fer</li> <li>Chevillé en cuivre en 1800<sup>21</sup></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Brest : vers 11.1793-04.1795</li> <li>Doublé en cuivre à Brest : 01.1782-06.1782</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Brest : 01.1782-06.1782</li> <li>Cadix : 11.1782</li> <li>Brest : 10-11.1799</li> <li>Brest : 08-12.1803</li> </ul> |

| <i>Historique</i>                                                                                             |                                                  |                                                                                                                                                |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1799                                                                                                          | 1807                                             | 1808                                                                                                                                           |
| <i>Capitaine : Lhéritier</i>                                                                                  |                                                  |                                                                                                                                                |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>03.1799-08.1799 Participe à la croisière de la Méditerranée</li> </ul> | 10.1807 Mis au bassin n°3 de Recouvrance à Brest | <ul style="list-style-type: none"> <li>01.1808 Condamné</li> <li>12.1808 Démolition terminée dans bassin n°3 de Recouvrance à Brest</li> </ul> |

<sup>21</sup> SHD-MV, BB5 6 f°4, Inventaire des vaisseaux de la flotte.

### 32. Fiche d'identité : *Jacobin*

| Appellation                                                                                                                                                       | Catégorie             | Construction / Chevillage                                                                                                                                                                    | Refontes / Doublage                                                                                            | Radoubs                                                                                           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Auguste</i> (18.09.1778)</li> <li>▪ <i>Jacobin</i> (03.1793)</li> <li>▪ <i>Neuf Thermidor</i> (v. 11.1794)</li> </ul> | Vaisseau de 80 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Brest</li> <li>▪ Début de construction : 12.1777</li> <li>▪ Fin de construction : 01.1779</li> <li>▪ Chevillé en fer<sup>22</sup></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brest : 1785</li> <li>▪ Doublé en cuivre à Brest : 09.1780</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Portsmouth (New Hampshire, États-Unis) : 1782</li> </ul> |

| <i>Historique</i>                                                                                                                                                  |                                                                                                 |                                                                                                                                                                               |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1793                                                                                                                                                               | 1794                                                                                            | 1795                                                                                                                                                                          |
| <i>Capitaine : Kerguelen (à partir du 12 février)</i>                                                                                                              | <i>Capitaine : Gassin</i>                                                                       |                                                                                                                                                                               |
| 20-01-1793 Décision d'armement<br>21.06.1793 Arrivée à Belle-Île depuis Brest<br>07. 1793 Retour à Belle-Île<br>15-09-1793 Fait partie des navires mutins signalés | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 01.06.1794 Combat à la bataille de Prairial</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 12.1794-02.1795 Coule en mer au large de Brest lors d'une tempête dans la croisière du Grand Hiver (l'équipage est sauvé)</li> </ul> |

### 33. Fiche d'identité : *Jean Bart*

| Appellation                                                                       | Catégorie             | Construction / Chevillage                                                                                                                                                            | Refontes / Doublage                                                                                      | Radoubs                                                             |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Jean Bart</i> (07.01.1790)</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Lorient</li> <li>▪ Début de construction : 06.1788</li> <li>▪ Fin de construction : 02.1791</li> <li>▪ Chevillé en cuivre</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brest : 1797-04.1798</li> <li>▪ Doublé en cuivre (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brest : 12.1793</li> </ul> |

<sup>22</sup> SHD-MV, BB4 67, f°85, lettre des représentants Tréhouard et Faure au Comité de salut public, 15 pluviôse an III (3 février 1795).

| <i>Historique</i>                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                   |                                                   |                                                                        |                                                                                                                                                                            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>1793</i>                                                                                                                                                                                    | <i>1794</i>                                                                                                                                                                                           | <i>1795</i>                                                                                                                                                                       | <i>1796</i>                                       | <i>1799</i>                                                            | <i>1809</i>                                                                                                                                                                |
| <i>Capitaine :<br/>Coëtnempren (à partir<br/>du 12 février)</i>                                                                                                                                | <i>Capitaine : Pillet</i>                                                                                                                                                                             | <i>Capitaine :<br/>Gouardun</i>                                                                                                                                                   |                                                   | <i>Capitaine :<br/>Meyan/Mayne</i>                                     |                                                                                                                                                                            |
| Armé à Lorient<br>14.04.1793 Arrivée à<br>Belle-Île depuis<br>Lorient<br>23.05.1793 Ralliement<br>18-06.1793 Abordage<br>avec le Suffren.<br>11.1793 Fait partie de<br>l'escadre de Van Stabel | 24.12.1793-12.03.1794<br>Trajet Brest- Chesapeake<br><br>• 01.06.1794 Participe à la<br>bataille de Prairial<br><br>• 10.1794 Fait partie de<br>l'escadre de Nielly en<br>croisière vers le cap Clare | • 11.06.1795 Fait<br>partie de l'escadre<br>de Villaret au<br>secours du contre-<br>amiral Vence et<br>d'un convoi, bloqué<br>près de Belle-Île par<br>l'escadre<br>de Bridgeport | • 10.02-<br>19.02.1796<br>Trajet<br>Lorient-Brest | • 03.1799-08.1799<br>Participe à la<br>croisière de la<br>Méditerranée | • 02.1809 S'échoue près de<br>l'Île d'Aix, sur « Les<br>Palles » et ne peut être<br>renfloué<br>• 03.1809 Épave<br>abandonnée<br>• 04.1809 Épave brûlée par<br>les Anglais |

#### 34. Fiche d'identité : *Jean-Jacques Rousseau*

| Appellation                                                                                                                               | Catégorie                | Construction / Cheillage                                                                                                                                                                             | Refontes / Doublage                                                               | Radoubs                                               |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Jean-Jacques Rousseau</i><br/>(21.07.1795)</li> <li>▪ <i>Marengo</i><br/>(12.1802)</li> </ul> | Vaisseau de 74<br>canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Toulon</li> <li>▪ Début de construction :<br/>09.1794</li> <li>▪ Fin de construction : 10.1796</li> <li>▪ Chevillé en cuivre<sup>23</sup></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ -</li> <li>▪ Doublé en cuivre</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ -</li> </ul> |

<sup>23</sup> SHD-MV, BB4 6 f°35, Inventaire des vaisseaux de la flotte.

| <i>Historique</i>                                        |                                                             |                                                                                                         |                                    |                |
|----------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|----------------|
| <i>1796</i>                                              | <i>1799</i>                                                 | <i>1806</i>                                                                                             | <i>1809</i>                        | <i>1816</i>    |
| <i>Capitaine : Dordelin</i>                              | <i>Capitaine : Linois puis Bigot</i>                        |                                                                                                         |                                    |                |
| • 11.1796-01.1797 : Trajet Toulon- Brest avec Villeneuve | 03.1799-08.1799 Participe à la croisière de la Méditerranée | 03.1806 Capturé (63 tués et 83 blessés) par les Anglais dans l'Atlantique au large de la côte africaine | 09.1809 Ponton-prison à Portsmouth | 11.1816 Dépecé |

### 35. Fiche d'identité : *Jemmapes*

| Appellation                                                                                                                          | Catégorie             | Construction / Cheillage                                                                                                                                                               | Refontes / Doublage                                                                                             | Radoubs                                                                                                                                                                                  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Jemmapes/Gemmape</i> (16.01.1794)</li> <li>▪ (ex-<i>Alexandre</i> du 01.1793)</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Rochefort</li> <li>▪ Début de construction : 08.1790</li> <li>▪ Fin de construction : 03.1794</li> <li>▪ Chevillé en cuivre</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rochefort : 02.1807-11.1808</li> <li>▪ Doublé en cuivre (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 1798<sup>24</sup></li> <li>▪ Rochefort : 01.1806 au 02.1806</li> <li>▪ Rochefort : 05.1809 au 01.1810</li> <li>▪ Rochefort : 03.1819</li> </ul> |

<sup>24</sup> *Ibid.*, f° 32.

| <i>Historique</i>                                                                                                                        |                                                                  |                                                               |                |                                |                                                    |                           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|----------------|--------------------------------|----------------------------------------------------|---------------------------|
| <i>1794</i>                                                                                                                              | <i>1795</i>                                                      | <i>1799</i>                                                   | <i>1819</i>    | <i>1820</i>                    | <i>1821</i>                                        | <i>1830</i>               |
| <i>Capitaine : Desmartis puis Lafond</i>                                                                                                 | <i>Capitaine : Lafond</i>                                        | <i>Capitaine : Cosmao</i>                                     |                |                                |                                                    |                           |
| 01.1794 Trajet Rochefort-Brest<br>01.06.1794 Participe à la bataille de Prairial<br>12.1794-02.1795 Participe à la sortie du Grand Hiver | 02.1795-03.1795 Trajet Brest - Toulon dans l'escadre de Renaudin | • 03.1799-08.1799 Participe à la croisière de la Méditerranée | • Hors service | • 05.1820 Condamné à Rochefort | • 02.1821-04.1821 Transformé en ponton à Rochefort | • 09.1830-12.1830 Dépecé. |

### 36. Fiche d'identité : *Jupiter*

| Appellation                                                                                                                                                                                       | Catégorie             | Construction / Cheillage                                                                                                                                                                         | Refontes / Doublage                                                                                                | Radoubs                                                                                                      |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Jupiter</i> (4.11.1789)</li> <li>▪ <i>Montagnard</i> (03.1794)</li> <li>▪ <i>Démocrate</i> (30.05.1795)</li> <li>▪ <i>Batave</i> (12.1797)</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Brest</li> <li>▪ Début de construction : 06.1788 (ou 01.1788 ?)</li> <li>▪ Fin de construction : 10.1790</li> <li>▪ Cheillé en cuivre</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Refonte (sans date, sans lieu)</li> <li>▪ Doublé en cuivre (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Toulon : 05.1799-06.1799</li> <li>▪ Brest : 1803-02.1804</li> </ul> |

| <i>Historique</i> |                           |                            |             |             |                            |             |
|-------------------|---------------------------|----------------------------|-------------|-------------|----------------------------|-------------|
| <i>1792</i>       | <i>1793</i>               | <i>1794</i>                | <i>1795</i> | <i>1796</i> | <i>1799</i>                | <i>1807</i> |
|                   | <i>Capitaine : Cambis</i> | <i>Capitaine : Bompard</i> |             |             | <i>Capitaine : Daugier</i> |             |

|                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                   |                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                  |                                                                                   |
|----------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• 24.05.1792 Arrivée au Cap-Français</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Insurrections multiples contre le capitaine Cambis</li> <li>• Participation à l'action du 21 juin durant le siège du Cap Français</li> <li>• 23.10.1793 Arrivée à Rochefort en provenance du Cap-Français</li> </ul> | <p>Hiver 1794<br/>Trajet de Rochefort à Brest</p> <p>29.05.1794<br/>Avarié, retourne à terre en avance sur le reste de la flotte lors de la campagne de Prairial</p> | <p>14.09.1795 Dans l'escadre de Richery, trajet Brest-Toulon</p> <p>07.10.1795 Dans l'escadre de Richery, trajet Toulon-Cadix</p> | <p>Dans l'escadre de Richery, participe au raid de Terre-Neuve Automne (retour de Terre-Neuve)<br/>Gréement très abîmé, dunette en très mauvais état</p> | <p>03.1799-08.1799 Participe à la croisière de la Méditerranée</p> <p>04.1799 Abordage avec le <i>Cisalpin</i> et le <i>Fougueux</i> pendant la croisière de la Méditerranée</p> | <p>01.1807 Condamné à Brest, rayé et dépecé</p> <p>08.1807 Démolition achevée</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|

| Etat de la flotte au 16 brumaire an V : maistrances et officiers complets sur le <i>Jupiter</i> |                      |                      |                      |                |                 |                            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------|-----------------|----------------------------|
| <i>Matelots à 33</i>                                                                            | <i>Matelots à 30</i> | <i>Matelots à 27</i> | <i>Matelots à 24</i> | <i>Mousses</i> | <i>Garnison</i> | <i>Total de l'équipage</i> |
| 86                                                                                              | 72                   | 136                  | 124                  | 40             | 102             | 718                        |

### 37. Fiche d'identité : *Juste*

| Appellation                                                                                                                 | Catégorie             | Construction / Cheillage                                                                                                                                                             | Refontes / Doublage                                                                                                | Radoubs                                                             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Deux frères</i> (13 ou 17.09.1784)</li> <li>▪ <i>Juste</i> (09.1792)</li> </ul> | Vaisseau de 80 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Brest</li> <li>▪ Début de construction : vers 09.1782</li> <li>▪ Fin de construction : 1784</li> <li>▪ Cheillé en fer (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Refonte (sans date, sans lieu)</li> <li>▪ Doublé en cuivre (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brest : 06.1793</li> </ul> |



| <i>Historique</i>                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                          |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| <i>1793</i>                                                                                                                                           | <i>1794</i>                                                                                                                                                                                                                                       | <i>1811</i>                                              |
| <i>Capitaine : Eyriés</i>                                                                                                                             | <i>Capitaine : Blavet</i>                                                                                                                                                                                                                         |                                                          |
| 14.06.1793 En état d'insurrection<br>21.06.1793 Arrivée à Belle-Île depuis Brest<br>07.1793 Refus de l'exercice du canon annoncé pour toute l'escadre | <ul style="list-style-type: none"> <li>01.06.1794 Reddition à la bataille de Prairial après avoir été attaqué au vent et sous le vent par deux vaisseaux à trois ponts (100 tués, 145 blessés)</li> <li>Intégré à la <i>Royal Navy</i></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Dépecé</li> </ul> |

### 38. Fiche d'identité : *Languedoc*

| Appellation                                                                                                                                                  | Catégorie             | Construction/ Chevillage                                                                                                                                                 | Refontes / Doublage                                                                                                                                      | Radoubs                                                                                                                                                                 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><i>Languedoc</i> (14.05.1766)</li> <li><i>Antifédéraliste</i> (04.1794)</li> <li><i>Victoire</i> (07.1795)</li> </ul> | Vaisseau de 80 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>Lieu : Toulon</li> <li>Début de construction : 05.1762</li> <li>Fin de construction : 11.1767</li> <li>Chevillé en fer</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Toulon : 1775 et 1776 (refonte aux 2/3)</li> <li>Brest : 12.1782-07.1783</li> <li>Doublé en cuivre (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Boston : 09.1778-10.1778</li> <li>Brest : 03.1780</li> <li>Naples : 12.1792-01.1793</li> <li>Toulon : 06.1794-02.1795</li> </ul> |

| <i>Historique</i>                                                             |                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                            |                                                                                 |                                                          |
|-------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| <i>1792</i>                                                                   | <i>1793</i>                                                                                                                                      | <i>1795</i>                                                                                                                                                                                                     | <i>1796</i>                                                                                                                                                                                                                                              | <i>1797</i>                                                                                                                | <i>1798</i>                                                                     | <i>1799</i>                                              |
| <i>Capitaine : Latouche-Tréville</i>                                          |                                                                                                                                                  | <i>Capitaine : Le Mancq</i>                                                                                                                                                                                     | <i>Capitaine : Le Mancq</i>                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                            |                                                                                 |                                                          |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>09.1792 Trajet Brest-Toulon</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>08.1793 Tombé au pouvoir des Anglo-Espagnols à Toulon</li> <li>12.1793 Repris par les Français</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>07.10.1795 Intégré dans l'escadre de Richery, trajet Toulon-Cadix</li> <li>12.1795 Échoué à Cadix et renfloué avarié</li> <li>12.1795/07.1796 Réparé à Cadix.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Navire le plus remonté, avec le <i>Barra</i>, dans l'insurrection sur les parts de prises de début ventôse</li> <li>Intégré dans l'escadre de Richery de Terre Neuve ; abîmé à l'issue de la croisière</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Thermidor an V (juillet-août 1797) Susceptible d'être démol<sup>25</sup></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Vers 02.1798 Condamné à Brest</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Démoli</li> </ul> |

<sup>25</sup> SHD-MV, BB1 14 f°69, « Rapport » des bureaux de la Marine, 16 thermidor an V (3 août 1797).

### 39. Fiche d'identité : *Majestueux*

| Appellation                                                                                                                | Catégorie                        | Construction / Chevillage                                                                                                                                                                                                                   | Refontes / Doublage                                                                                                              | Radoubs                                                                                                                 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Majestueux</i> (17.11.1780)</li> <li>▪ <i>Républicain</i> (05.1797)</li> </ul> | Vaisseau à 3 ponts de 110 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Toulon</li> <li>▪ Début de construction : 05.07.1780</li> <li>▪ Fin de construction : 04.02.1781</li> <li>▪ Chevillé en fer</li> <li>▪ Rechevillé en cuivre en 1800<sup>26</sup></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brest : 4.1793-06.1794</li> <li>▪ Doublé en cuivre à Cadix : 11.1782-12.1782</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brest : vers fin 1799-début 1800</li> <li>▪ Brest : 10.1803-12.1803</li> </ul> |

| <i>Historique</i>                                              |                                                                                                               |                                                               |                                         |                                                |                            |
|----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|------------------------------------------------|----------------------------|
| 1794                                                           | 1795                                                                                                          | 1799                                                          | 1807                                    | 1808                                           | 1809                       |
|                                                                | <i>Capitaine : Lebeau</i>                                                                                     | <i>Capitaine : Baudvachères puis Berranger</i>                |                                         |                                                |                            |
| • 11.03.1794 Atteint la baie de Cancale dans la division Dorré | • 12.1794-02.1795 Participe à la croisière du Grand Hiver, sur le point de couler à 24h près d'après Villaret | • 03.1799-08.1799 Participe à la croisière de la Méditerranée | 05.1807 Désarmé à Brest et mis en flûte | 10.1808 Condamné, étant dans un bassin à Brest | 11.1809 Démolition achevée |

### 40. Fiche d'identité : *Marat*

| Appellation                                                                                                                                              | Catégorie             | Construction / Chevillage                                                                                                                                                              | Refontes / Doublage                                                                   | Radoubs                                               |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Marat</i> (29.04.1794)</li> <li>▪ <i>Ex-Lion</i> (09.1793)</li> <li>▪ <i>Formidable</i> (05.1795)</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Rochefort</li> <li>▪ Début de construction : 08.1791</li> <li>▪ Fin de construction : 06.1794</li> <li>▪ Chevillé en cuivre</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ -</li> <li>▪ Doublé en cuivre (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ -</li> </ul> |

<sup>26</sup> SHD-MV, BB5 58, « Liste nominative des vaisseaux et frégates... ».

|                                  |  |  |  |  |
|----------------------------------|--|--|--|--|
| ▪ <i>Lion</i> (prévu<br>06.1795) |  |  |  |  |
|----------------------------------|--|--|--|--|

| <i>Historique</i>                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                   |                                                                    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| <i>1794</i>                                                                                                                                                                                                                         | <i>1795</i>                                                                                                                                                                       | <i>1814</i>                                                        |
| <i>Capitaine : Le Franck</i>                                                                                                                                                                                                        | <i>Capitaine : Le Franck</i>                                                                                                                                                      |                                                                    |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• 10.1794 Fait partie de l'escadre de Nielly vers le cap Clare</li> <li>• 16.04.1794 Arrivée à Brest de Rochefort</li> <li>• 12.1794-02.1795 Participe à la sortie du Grand Hiver</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 06.1795 Capturé (320 tués et blessés) par les Anglais au large de Groix et renommé <i>Belleisle</i> dans la <i>Royal Navy</i></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 08.1814 Dépecé</li> </ul> |

#### 41. Fiche d'identité : *Mont-Blanc*

| Appellation                                                                                                                                                                                                                                        | Catégorie             | Construction / Cheillage                                                                                                                                                                            | Refontes / Doublage                                                                                            | Radoubs                                                                     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Pyrrhus</i> (13.08.1791)</li> <li>▪ <i>Mont Blanc</i> (01.1793)</li> <li>▪ <i>Trente et un mai</i> (04.1794)</li> <li>▪ <i>Républicain</i> (04.1795)</li> <li>▪ <i>Mont Blanc</i> (02.1796)</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Rochefort</li> <li>▪ Début de construction : 07.1789</li> <li>▪ Fin de construction : 03.1793</li> <li>▪ Chevillé en cuivre<sup>27</sup></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Refonte (sans date, sans lieu)</li> <li>▪ Doublé en cuivre</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brest : 11.1797-01.1798</li> </ul> |

<sup>27</sup> SHD-MV, BB5 6 f°38, Inventaire des vaisseaux de la flotte.

| <i>Historique</i>        |                                |                                                                                                                  |                                                                     |                                                   |                                                               |                                                                                                                              |                                                                                                                            |                               |
|--------------------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|
| <i>1792</i>              | <i>1793</i>                    | <i>1794</i>                                                                                                      | <i>1795</i>                                                         | <i>1797</i>                                       | <i>1798</i>                                                   | <i>1799</i>                                                                                                                  | <i>1805</i>                                                                                                                | <i>1819</i>                   |
|                          |                                | <i>Capitaine : Ganteaume</i>                                                                                     | <i>Capitaine : Ganteaume</i>                                        | <i>Capitaine : Ganteaume</i>                      | <i>Capitaine : Maistrat</i>                                   | <i>Capitaine : Maistrat</i>                                                                                                  |                                                                                                                            |                               |
| • 28.12.1792<br>Armement | • 04.1793<br>Fin de l'armement | 01.06.1794<br>Participe à la bataille de Prairial<br><br>12.1794-02.1795<br>Participe à la sortie du Grand Hiver | 02.1795-03.1795<br>Trajet Brest – Toulon dans l'escadre de Renaudin | • Printemps 1797 En station en baie de Bertheaume | • Été 1798 : fait partie de la deuxième escadre de Bertheaume | • 01.1799 Fait partie de la troisième escadre de Bertheaume<br>• 03.1799-08.1799 Participe à la croisière de la Méditerranée | 11.1805 Capturé avec 180 tués et blessés, par les Anglais au large du Cap Finistère.<br>• Incorporé à la <i>Royal Navy</i> | 03.1819 Vendu à la démolition |

#### 42. Fiche d'identité : *États de Bourgogne*

| Appellation                                                                                                                                                                                                                                | Catégorie                        | Construction / Cheillage                                                                                                                                                                        | Refontes / Doublage                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Radoubs                                               |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Etats de Bourgogne</i> (08.11.1790)</li> <li>▪ <i>Côte d'or</i> (01.1793)</li> <li>▪ <i>Montagne</i> (10.1793)</li> <li>▪ <i>Peuple</i> (05.1795)</li> <li>▪ <i>Océan</i> (06.1795)</li> </ul> | Vaisseau à 3 ponts de 118 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Brest</li> <li>▪ Début de construction : 08.1786</li> <li>▪ Fin de construction : 12.1790</li> <li>▪ Cheillé en cuivre dès l'origine</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brest : 01.1797-12.1797</li> <li>▪ Brest : 10.1804-08.1805 (aux 2/3)</li> <li>▪ Rochefort : 05.1809-03.1810</li> <li>▪ Brest : 1817 à 10.1818 (à 14/24)</li> <li>▪ Brest : 1834 à 1836 (à 13/24)</li> <li>▪ Toulon : 12.1846-04.1847 (dunette rasée)</li> <li>▪ Doublé en cuivre dès l'origine</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ -</li> </ul> |

| <i>Historique</i>                                                                                                       |                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                              |                                                                                                               |                                                                                      |                                                                                      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>1793</i>                                                                                                             | <i>1794</i>                                                                                                                                                                 | <i>1795</i>                                                                                                                                                                  | <i>1799</i>                                                                                                   | <i>1851</i>                                                                          | <i>1855</i>                                                                          |
| <i>Capitaine : Du Plessis Grénédan</i>                                                                                  | <i>Capitaine : Bazire puis Vignot</i>                                                                                                                                       | <i>Capitaine : Angot</i>                                                                                                                                                     | <i>Capitaine : Devienne puis Brouillac</i>                                                                    |                                                                                      |                                                                                      |
| 18.08.1793 Avarié, doit rentrer à Brest à l'issue de sa première sortie.<br>07.09.1793 Arrivée à Belle-Île depuis Brest | <ul style="list-style-type: none"> <li>01.06.1794 Combat à la bataille de Prairial (navire amiral)</li> <li>12.1794-02.1795 Participe à la sortie du Grand Hiver</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>11.06.1795 Fait partie de l'escadre de Villaret au secours du contre-amiral Vence et d'un convoi, bloqué près de Belle-Île</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>03.1799-08.1799 Participe à la croisière de la Méditerranée</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>05.1851 Batterie flottante à Brest</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>04.1855 Condamné à Brest et démolé</li> </ul> |

#### 43. Fiche d'identité : *Neptune*

| Appellation                                                                   | Catégorie             | Construction / Cheillage                                                                                                                                                    | Refontes / Doublage                                                                                                          | Radoubs                                                                                                                                       |
|-------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><i>Neptune</i> (20.08.1778)</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>Lieu : Brest</li> <li>Début de construction : 12.1778</li> <li>Fin de construction : 09.1779</li> <li>Chevillé en fer (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Refonte (sans date, sans lieu)</li> <li>Doublé en cuivre à Brest : 02.1780</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Curaçao : 01.1783-02.1783</li> <li>Brest : 07.1783-08.1783</li> <li>Brest : 03.1793-04.1793</li> </ul> |

| <i>Historique</i>                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                             |                                                                                                         |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>1793</i>                                                                                                                                                             | <i>1794</i>                                                                                                                                                 | <i>1795</i>                                                                                             |
| <i>Capitaine : Tiphaigne</i>                                                                                                                                            | <i>Capitaine : Tiphaigne</i>                                                                                                                                | <i>Capitaine : Tiphaigne</i>                                                                            |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>01-1793 Commissionné</li> <li>23.05.1793 Arrivée à Belle-Île depuis Brest</li> <li>Abordage avec la <i>Convention</i></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>01.06.1794 Combat à la bataille de Prairial</li> <li>12.1794-02.1795 Participe à la sortie du Grand Hiver</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>01.1795 Naufrage sur la vase en rade de Perros-Guirec</li> </ul> |

#### 44. Fiche d'identité : *Nestor*

| Appellation                                                                                                                                             | Catégorie             | Construction / Chevillage                                                                                                                                                                     | Refontes / Doublage                                                                   | Radoubs                                                             |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Nestor</i> (22.07.1793)</li> <li>▪ <i>Cisalpin</i> (12.1797)</li> <li>▪ <i>Aquilon</i> (02.1803)</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Brest</li> <li>▪ Début de construction : 10.1790 ou 01.1791</li> <li>▪ Fin de construction : 10.1793</li> <li>▪ Chevillé en cuivre</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ -</li> <li>▪ Doublé en cuivre (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brest : 12.1803</li> </ul> |

| <i>Historique</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1794                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 1795                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 1796                                                                                                                            | 1799                                                                                                                                                                                                                            | 1809                                                                                                                                                                 |
| <i>Capitaine : Monnier</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | <i>Capitaine : Durand-Linois</i>                                                                                                | <i>Capitaine : Boissauveur puis Bergevin</i>                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                      |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• 25.10.1794 Fait partie de l'escadre de Nielly vers le cap Clare</li> <li>• 12.1793-01.1794 Participe à la croisière de la division Kéranguen</li> <li>• 11.03.1794 Rejoint la baie de Cancale dans la division Dorré</li> <li>• 03.06.1794 Avarié après avoir touché en rade de Brest</li> <li>• 12.1794-02.1795 Participe à la croisière du Grand hiver</li> </ul> | <p>31.03.1795 Fait partie de l'escadre commandée par le capitaine de vaisseau Doré qui quitte Brest avec pour ordre de croiser dans le Golfe de Gascogne</p> <p>Été 1795 En patrouille de protection des convois sous les ordres du contre-amiral Vence</p> <p>09.12.1795 Escorte le <i>Fougueux</i> et le <i>Wattignies</i> vers Rochefort</p> | <p>07.1796 En renfort dans la station de l'Iroise</p> <p>12.1796-01.1797 Fait partie de l'escadre de l'expédition d'Irlande</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 03.1799-08.1799 Participe à la croisière de la Méditerranée</li> <li>• 04.1799 Abordage avec le <i>Fougueux</i> et le <i>Batave</i> pendant la croisière de la Méditerranée</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 04.1809 Attaqué par des brûlots sur la rade de l'île d'Aix, s'échoue sur Les Palles et est brûlé par les Anglais</li> </ul> |

#### 45. Fiche d'identité : *Northumberland*

| Appellation                                                                            | Catégorie             | Construction / Chevillage                                                                                                                                                           | Refontes / Doublage                                                                                                       | Radoubs                                                             |
|----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Northumberland</i> (03.05.1780)</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Brest</li> <li>▪ Début de construction : 02.1779</li> <li>▪ Fin de construction : 07.1780</li> <li>▪ Chevillé en fer (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brest : 01.1793-06.1793</li> <li>▪ Doublé en cuivre à Brest : 09.1780</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brest : 03.1794</li> </ul> |

| <i>Historique</i>                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| 1793                                                                                                                                                                                                                           | 1794                                                                                                                                                                                                                                                     | 1795                                                                           |
| <i>Capitaine : Thomas</i>                                                                                                                                                                                                      | <i>Capitaine : Estienne</i>                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• 03.1793 Armé</li> <li>• 21.06.1793 Arrivée à Belle-Île depuis Brest</li> <li>• 06.08.1793 Sabotage du navire</li> <li>• 15.09.1793 Fait partie des navires mutins signalés</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 12.1793-01.1794 Participe à la Croisière de la division Kéranguen</li> <li>• 01.06.1794 Capturé, avec 60 tués et 100 blessés (ou 100 et 200 selon Rouvier) par les Anglais à la bataille de Prairial</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 11.1795 Non réarmé, démoli</li> </ul> |

#### 46. Fiche d'identité : *Orion*

| Appellation                                                                                                                                                     | Catégorie             | Construction / Chevillage                                                                                                                                                                    | Refontes / Doublage                                                                                                      | Radoubs                                                               |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Orion</i> (18.04.1787)</li> <li>▪ <i>Mucius Scaevola</i> (11.1793)</li> <li>▪ <i>Mucius</i> (30.11.1793)</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Rochefort</li> <li>▪ Début de construction : 10.1784/1788</li> <li>▪ Fin de construction : 06.1790</li> <li>▪ Chevillé en fer (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brest (refonte à 1/2) : 1797/04.1798</li> <li>▪ Doublé en cuivre (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lorient : 12.1793</li> </ul> |

|                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                          | <i>Historique</i>                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                 |                                                                              |                                                                                   |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| <i>1792</i>                                                                               | <i>1793</i>                                                                                                                                                                                                                              | <i>1794</i>                                                                                              | <i>1795</i>                                                                                                                                                                                              | <i>1796</i>                                                                                                                                     | <i>1802</i>                                                                  | <i>1803-1804</i>                                                                  |
|                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                          | <i>Capitaine :<br/>Larréguy</i>                                                                          | <i>Capitaine : Larréguy</i>                                                                                                                                                                              | <i>Capitaine :<br/>Quérangal</i>                                                                                                                |                                                                              |                                                                                   |
| • 05.09.1792 Parti de Brest dans la division de Latouche-Tréville à destination de Toulon | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 08.1793 Tombé au pouvoir des Anglo-Espagnols à Toulon</li> <li>09.1793 Rendu aux Français avec 1447 marins à évacuer</li> <li>• 23.10.1793 Arrivée à Lorient en provenance de Toulon</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 12.1794-02.1795 Participe à la sortie du Grand Hiver</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 11.06.1795 Fait partie de l'escadre de Villaret au secours du contre-amiral Vence et d'un convoi, bloqué près de Belle-Île par l'escadre de Bridport</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 12.1796-01.1797 Participe à l'expédition d'Irlande (un des premiers à être rentrés à Brest)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 10.1802 Condamné à Brest</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 10.1803-04.1804 Démoli à flot</li> </ul> |

#### 47. Fiche d'identité : *Patriote*

| Appellation                                                                                                                                                      | Catégorie             | Construction / Cheillage                                                                                                                                                                        | Refontes / Doublage                                                                                                                              | Radoubs                                                                                                                                                                                                                                                     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Vaisseau n°1</i> (03.10.1785)</li> <li>▪ <i>Patriote</i> (01.1786)</li> <li>▪ <i>Ponton n°4</i> (04.1821)</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Brest</li> <li>▪ Début de construction : 09.1784</li> <li>▪ Fin de construction : 04.1786</li> <li>▪ Chevillé en cuivre<sup>28</sup></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brest 02.1795-06.1795</li> <li>▪ Rochefort : 07.1809-10.1810</li> <li>▪ Doublé en cuivre (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Toulon : 04.1793-06.1793</li> <li>▪ Brest : 11.1793-12.1793</li> <li>▪ Rochefort : 02.1808-04.1808</li> <li>▪ Rochefort : 08.1812-09.1812</li> <li>▪ Rochefort : 06.1818</li> <li>▪ Rochefort : 03.1819</li> </ul> |

<sup>28</sup> SHD-MV, BB5 58, « Liste nominative des vaisseaux et frégates... ».



| <i>Historique</i>                                                                                                                     |                                                                                                        |                                                                                                                                                                                              |                                                                                                           |                                                                                                                                          |                                                                                                                        |                                                                                      |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>1792</i>                                                                                                                           | <i>1793</i>                                                                                            | <i>1794</i>                                                                                                                                                                                  | <i>1794-1795</i>                                                                                          | <i>1796</i>                                                                                                                              | <i>1820-1821</i>                                                                                                       | <i>1832-1833</i>                                                                     |
| <i>Capitaine : Landais</i>                                                                                                            | <i>Capitaine : Lucadou (?)</i>                                                                         | <i>Capitaine : Lucadou</i>                                                                                                                                                                   | <i>Capitaine : Le Tendre</i>                                                                              |                                                                                                                                          |                                                                                                                        |                                                                                      |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• 27.09.1792 Mutinerie</li> <li>• 02.10.1792 Trajet Brest-Toulon (division Landais)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 13.10.1793 Arrivée à Brest en provenance de Toulon</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 04.1794 Fait partie de l'escadre de Nielly à la rencontre du convoi Van Stabel</li> <li>• 01.06.1794 Participe à la bataille de Prairial</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>12.1794-02.1795 Participe à la croisière du Grand Hiver</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>12.1796-01.1797 Participe à l'expédition d'Irlande (un des premiers à rentrer à Brest)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>05.1820 Condamné.</li> <li>12.1820-04.1821 Mis en ponton à Rochefort</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>10.1832-01.1833 Dépecé à Rochefort</li> </ul> |

#### 48. Fiche d'identité : *Pelletier*

| Appellation                                                                                                                                                           | Catégorie             | Construction / Cheillage                                                                                                                                                                  | Refontes / Doublage                                                                                                                                               | Radoub                                                                      |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Séduisant</i> (05.07.1783)</li> <li>▪ <i>Pelletier/Peltier</i> (09.1793)</li> <li>▪ <i>Séduisant</i> (05.1795)</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Toulon</li> <li>▪ Début de construction : 08.1782</li> <li>▪ Fin de construction : 1783</li> <li>▪ Cheillé en fer<sup>29</sup></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rochefort : 1790-12.1793</li> <li>▪ Doublage en cuivre durant la refonte entre 1790 et le 12.1793 à Rochefort</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rochefort : 1795 à 1796</li> </ul> |

| <i>Historique</i>                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                               |                                                                                                                                                                                  |
|----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>1793</i>                                                          | <i>1794</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | <i>1795</i>                                                                                                   | <i>1796</i>                                                                                                                                                                      |
| <i>Capitaine : Letenduaire</i>                                       | <i>Capitaine : Berrade puis Raillard</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <i>Capitaine : Raillard</i>                                                                                   | <i>Capitaine : Dufosse</i>                                                                                                                                                       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Armé à Rochefort</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>01.1794 Trajet Rochefort-Brest</li> <li>01.06.1794 Combat à la bataille de Prairial</li> <li>10.1794 Participe à la croisière de Nielly vers le cap Clare</li> <li>12.1794-02.1795 Participe à la croisière du Grand Hiver</li> <li>Endommagé, doit se dérouter sur Groix</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 08.05.1795 En rade, entre dans le port pour y être réparé</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 12.1796 Chargé de troupes, naufrage sur le Tevennec pendant les débuts de l'expédition d'Irlande (689 morts et 600 rescapés)</li> </ul> |

<sup>29</sup> SHD-MV, BB5 58, « Liste nominative des vaisseaux et frégates... ».

#### 49. Fiche d'identité : *Pluton*

| Appellation                                                                                                          | Catégorie             | Construction / Chevillage                                                                                                                                                                     | Refontes / Doublage                                                                                                                                              | Radoubs                                               |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Pluton</i> (05.11.1778)</li> <li>▪ <i>Dugommier</i> (12.1797)</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Rochefort</li> <li>▪ Début de construction : 05.1778</li> <li>▪ Fin de construction : 1779</li> <li>▪ Chevillé en fer<sup>30</sup></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brest : vers 1784-vers 1785</li> <li>▪ Brest : 02.1794-05.1795</li> <li>▪ Doublé en cuivre à Brest : 09.1781</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ -</li> </ul> |

| <i>Historique</i>                                                                                   |                                                                                                      |                                        |                                                   |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|---------------------------------------------------|
| 1795                                                                                                | 1796                                                                                                 | 1804                                   | 1805                                              |
|                                                                                                     | <i>Capitaine : Le Brun</i>                                                                           |                                        |                                                   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• 19 floréal sorti du bassin à Brest, en armement</li> </ul> | 07.1796 En renfort dans la station de l'Iroise<br>12.1796-01.1797 Participe à l'expédition d'Irlande | 12.1804 Mis dans le bassin n°2 à Brest | 01.1805 Condamné à être démoli et dépecé de suite |

#### 50. Fiche d'identité : *Républicain*

| Appellation                                                                                                                 | Catégorie                        | Construction / Chevillage                                                                                                                                                                                                          | Refontes / Doublage                                                                                     | Radoubs                                                                            |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Royal Louis</i> (20.03.1780)</li> <li>▪ <i>Républicain</i> (09.1792)</li> </ul> | Vaisseau à 3 ponts de 110 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Brest</li> <li>▪ Début de construction : 03.1779</li> <li>▪ Fin de construction : 06.1780</li> <li>▪ Chevillé en fer<sup>31</sup></li> <li>▪ Soufflé début 1781 à Brest</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brest : 04.1793-04.1794</li> <li>▪ Doublé en cuivre</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Radoubs (sans date, sans lieu)</li> </ul> |

<sup>30</sup> SHD-MV, BB5 6 f°26, Inventaire des vaisseaux de la flotte.

<sup>31</sup> SHD-MV, BB4 16 f°149, lettre de Bonnefoux au Ministre de la Marine.

|                                                | <i>Historique</i>                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                      |
|------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>1792</i>                                    | <i>1793</i>                                                                                                             | <i>1794</i>                                                                                                                                                                                                          |
| <i>Capitaine : Morard de Galles puis Duval</i> | <i>Capitaine : Duval, puis Bonnefoux + Morard de Galles</i>                                                             | <i>Capitaine : Longer</i>                                                                                                                                                                                            |
| Armé pour les Antilles                         | 03.1793 Participe à la toute première croisière (division Morard/Duval)<br>Au retout, fait vingt pouces d'eau par heure | <ul style="list-style-type: none"> <li>01.06.1794 Combat à la bataille de Prairial</li> <li>12.1794-02.1795 Naufrage sur la roche Mingant en sortant de Brest (10 morts) lors de la sortie du Grand Hiver</li> </ul> |

### 51. Fiche d'identité : *Révolution*

| Appellation                                                                                                                      | Catégorie             | Construction / Cheillage                                                                                                                                                                 | Refontes / Doublage                                                               | Radoubs                                                                                                    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Thésée (14.04.1790)</li> <li>Révolution (01.1793)</li> <li>Finistère (02.1803)</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>Lieu : Rochefort</li> <li>Début de construction : 03.1788</li> <li>Fin de construction : 08.1790</li> <li>Chevillé en fer<sup>32</sup></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>-</li> <li>Doublé en cuivre (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>1793<sup>33</sup></li> <li>Rochefort : 1797<sup>34</sup></li> </ul> |

| <i>1792</i>                                                       | <i>1793</i>                                      | <i>1794</i>                                                                                     | <i>1795</i>                                                    | <i>1796</i>                                                                                          | <i>1797</i>                                        | <i>1798</i>                                           | <i>1799</i>                                                 | <i>1815</i>    |
|-------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|----------------|
|                                                                   | <i>Capitaine : Trinquélaon</i>                   | <i>Capitaine : Lalande</i>                                                                      | <i>Capitaine : Faye</i>                                        | <i>Capitaine : Dumanoir Le Pelley</i>                                                                | <i>Capitaine : Dumanoir Le Pelley puis Péronne</i> |                                                       | <i>Capitaine : Rolland</i>                                  |                |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>28.12.1792 Armé</li> </ul> | 30.05.1793 Arrivée à Belle-Île depuis Rochefort) | <ul style="list-style-type: none"> <li>11.03.1794 Atteint la baie de Cancale dans la</li> </ul> | 02.1795-03 1795 Trajet Brest-Toulon dans l'escadre de Renaudin | <ul style="list-style-type: none"> <li>12.1796-01.1797 Participe à l'expédition d'Irlande</li> </ul> | 14.12.1797 Ordre de départ pour Brest              | 04. 1798 Arrivée à Brest de Rochefort avec un convoi. | 03.1799-08.1799 Participe à la croisière de la Méditerranée | Dépecé à Brest |

<sup>32</sup> SHD-MV, BB5 58, « Liste nominative des vaisseaux et frégates... ».

<sup>33</sup> SHD-MV, BB5 6 f°44, Inventaire des vaisseaux de la flotte.

<sup>34</sup> *Ibid.*, f°32.

|  |                                                                                                                                                              |                                                                               |                                                                                                                                 |                                                                                                                            |  |                                                                                                                    |  |  |
|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
|  | 05.1793<br>Abordage avec <i>le Tourville</i><br><br>15.09.1793 Fait partie des navires mutins signalés<br><br>11.1793 Fait partie de l'escadre de Van Stabel | division Dorré<br><br>12.1794-02.1795 Participe à l'expédition du Grand Hiver | 07.10.1795 Intégré dans l'escadre de Richery, trajet Toulon-Cadix<br><br>Avarié à la quille lors d'un échouage en baie de Cadix | <ul style="list-style-type: none"> <li>23.12.1796 Casse deux câbles</li> <li>Très avarié, revient par Rochefort</li> </ul> |  | Puis fait partie de l'escadre de Bertheaume sous le commandement de Maistrat. Se distingue par sa mauvaise marche. |  |  |
|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|

| Etat de la flotte au 16 brumaire an V : maistrances et officiers complets sur le <i>Révolution</i> |                      |                      |                      |                |                 |                            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------|-----------------|----------------------------|
| <i>Matelots à 33</i>                                                                               | <i>Matelots à 30</i> | <i>Matelots à 27</i> | <i>Matelots à 24</i> | <i>Mousses</i> | <i>Garnison</i> | <i>Total de l'équipage</i> |
| 78                                                                                                 | 85                   | 167                  | 55                   | 44             | 117             | 695                        |

## 52. Fiche d'identité : *Révolutionnaire*

| Appellation                                                                                                | Catégorie                        | Construction / Chevillage                                                                                                                                               | Refontes / Doublage                                                                                                                                                   | Radoubs                                                                                                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Bretagne (24.05.1766)</li> <li>Révolutionnaire (10.1793)</li> </ul> | Vaisseau à 3 ponts de 110 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>Lieu : Brest</li> <li>Début de construction : 07.1765</li> <li>Fin de construction : 09.1767</li> <li>Chevillé en fer</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Brest (refonte aux <math>\frac{3}{4}</math>) : 09.1776-04.1777</li> <li>Doublé en cuivre à Brest : 02.1781-04. 1781</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Brest : 03.1782-07.1782</li> <li>Brest : 1787-fin 1788</li> <li>Brest : 1792-06.1793</li> <li>Réparé du 06.1794 au 08.1794 à l'île d'Aix</li> </ul> |

| Historique          |                        |                         |      |
|---------------------|------------------------|-------------------------|------|
| 1793                | 1794                   | 1795                    | 1796 |
| Capitaine : Richery | Capitaine : Van Dongen | Capitaine : Le Gouardun |      |

|                      |                                                                                                                                                                                            |                                                                                                           |                                                                          |
|----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| • 20.06.1793<br>Armé | • 28.05.1794 Désemparé et retour indépendant à Brest lors de croisière de Prairial, après avoir mis hors de combat le 74 <i>Audacious</i> qui se sépare lui aussi de la flotte britannique | 12.1794-02.1795 Dans la croisière du Grand Hiver.<br>03. 1795 Très endommagé, dans le port en désarmement | • 05.1796 Condamné à Brest à être démolir <sup>35</sup><br>• 1796 Démoli |
|----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|

### 53. Fiche d'identité : *Saint Sébastien*

| Appellation                                                                                                                                                           | Catégorie             | Construction / Chevillage                                                                                                                                                                                    | Refontes / Doublage                                                                   | Radoubs                                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Saint-Sébastien</i> (05.1799)</li> <li>▪ Ex-<i>San Sebastián</i> espagnol</li> <li>▪ <i>Alliance</i> (08.1799)</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Pasajes</li> <li>▪ Début de construction : vers 1781</li> <li>▪ Fin de construction : 1783 (à Guarnizo ?)</li> <li>▪ Chevillé en fer<sup>36</sup></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ -</li> <li>▪ Doublé en cuivre (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brest : 07.1800-08.1800</li> <li>▪ Brest : 05.1804</li> </ul> |

| <i>Historique</i> |                                                               |
|-------------------|---------------------------------------------------------------|
| 1799              | 1807                                                          |
| Acheté en 05.1799 | 09.1807 Condamné à Brest 10.1807<br>Dépecé dans le bassin n°2 |

### 54. Fiche d'identité : *Sans Pareil*

| Appellation                                                                         | Catégorie                          | Construction / Chevillage                                                                                                                                                                   | Refontes / Doublage                                                                   | Radoubs                                                                            |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Sans Pareil</i> (08.06.1793)</li> </ul> | Vaisseau à deux ponts de 80 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Brest</li> <li>▪ Début de construction : vers 10.1790</li> <li>▪ Fin de construction : 09.1793</li> <li>▪ Chevillé en cuivre (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ -</li> <li>▪ Doublé en cuivre (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Radoubs (sans date, sans lieu)</li> </ul> |

<sup>35</sup> SHD-MV, BB1 1 12 f°89, « Rapport » des bureau de la Marine, 2 pluviôse an IV (22 janvier 1796).

<sup>36</sup> SHD-MV, BB5 6 f°13, Inventaire des vaisseaux de la flotte.

| <i>Historique</i>                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                 |                                                                  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|
| <i>1793</i>                                                                                                            | <i>1794</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <i>1810</i>                                                     | <i>1842</i>                                                      |
| 06.1793 Lancé 08.1793<br>Proposition de le nommer<br>d'abord <i>Réunion</i> , puis<br><i>Indivisible</i> <sup>37</sup> | <ul style="list-style-type: none"> <li>04.1794 Fait partie de l'escadre de Nielly à la rencontre du convoi Van Stabel</li> <li>30.05.1794 Rejoint l'armée navale de Brest</li> <li>01.06.1794 Capturé avec 264 tués et 120 blessés par les Anglais à la bataille de Prairial Incorporé à la <i>Royal Navy</i></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Mis en ponton</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>10.1842 Dépecé</li> </ul> |

### 55. Fiche d'identité : *Scipion*

| Appellation                                                                                                          | Catégorie             | Construction / Cheillage                                                                                                                                                 | Refontes / Doublage                                                                                                                                                    | Radoubs                                             |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><i>Saint Esprit</i> (12.10.1765)</li> <li><i>Scipion</i> (02.1794)</li> </ul> | Vaisseau de 80 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>Lieu : Brest</li> <li>Début de construction : 05.1762</li> <li>Fin de construction : 1766</li> <li>Chevillé en fer (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Brest : 1777- 03.1778 (aux ¾)</li> <li>Brest ? : 12.1782-05.1783</li> <li>Doublé en cuivre à Brest : 09.1780-09.1780</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>-</li> </ul> |

| <i>Historique</i>                                                                                   |                                             |                                                                                                                                                                                                                       |  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| <i>1793</i>                                                                                         | <i>1794</i>                                 | <i>1795</i>                                                                                                                                                                                                           |  |
|                                                                                                     | <i>Capitaine : Huguet</i>                   | <i>Capitaine : Huguet</i>                                                                                                                                                                                             |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Non employé (« Vieux ou à démolir<sup>38</sup> »)</li> </ul> | 01.06.1794 Combat à la bataille de Prairial | <ul style="list-style-type: none"> <li>30.01.1795 : coule au large de Brest dans une tempête, pendant la sortie du Grand Hiver; l'équipage est sauvé par le <i>Trente et un mai</i> (sauf 16 hommes noyés)</li> </ul> |  |

<sup>37</sup> SHD-MV, BB1 7 f°37, lettre de l'ordonnateur civil de la Marine à Brest au Ministre de la Marine, août 1793.

<sup>38</sup> SHD-MV, BB5 1 58, « Liste nominative des vaisseaux et frégates... ».

### 56. Fiche d'identité : *Suffren*

| Appellation                                                                                                            | Catégorie             | Construction / Chevillage                                                                                                                                                          | Refontes / Doublage                                                                   | Radoubs                                                                                                        |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Suffren</i> (31.05.1791)</li> <li>▪ <i>Redoutable</i> (05.1794)</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Brest</li> <li>▪ Début de construction : 01.1790</li> <li>▪ Fin de construction : 12.1792</li> <li>▪ Chevillé en cuivre</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ -</li> <li>▪ Doublé en cuivre (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brest : 01.1798-04.1798</li> <li>▪ Brest : 11.1801-01.1802</li> </ul> |

| <i>Historique</i>                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                        |                                                                                                        |                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1793                                                                                                                                                                                                                                                   | 1794                                                                                                                                                                           | 1795                                                                                                                                                   | 1796                                                                                                   | 1799                                                                                                            | 1805                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <i>Capitaine : Obet</i>                                                                                                                                                                                                                                | <i>Capitaine : Moncousu</i>                                                                                                                                                    | <i>Capitaine : Moncousu</i>                                                                                                                            | <i>Capitaine : Moncousu</i>                                                                            | <i>Capitaine : Moncousu</i>                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 28.03.1793 En rade de Brest<br>17.04.1793 Arrivée à Belle-Île depuis Brest<br>23.05 Rallie à la croisière de Vendée<br>18.06.1793 Abordage avec le <i>Jean Bart</i> (bordage et muraille enfoncée et abimée)<br>09.1793 Fait partie des navires mutins | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 11.03.1794 Atteint la baie de Cancale dans la division Dorré</li> <li>12.1794-02.1795 Participe à la sortie du Grand Hiver</li> </ul> | 11.06.1795 Fait partie de l'escadre de Villaret au secours du contre-amiral Vence et d'un convoi, bloqué près de Belle-Île par l'escadre de Bridgeport | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 12.1796-01.1797 Participe à l'expédition d'Irlande</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 03.1799-08.1799 Participe à la croisière de la Méditerranée</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 10.1805 Capturé (300 tués et 222 blessés) par les Anglais à la bataille de Trafalgar et pris en remorque par le <i>Swiftsure</i></li> <li>• Puis coule dans la tempête faisant 192 noyés, dont 18 Anglais et 169 rescapés dont 134 blessés</li> </ul> |

### 57. Fiche d'identité : *Superbe*

| Appellation                                                                     | Catégorie             | Construction / Chevillage                                                                                                                         | Refontes / Doublage                                                                   | Radoubs                                                             |
|---------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Superbe</i> (11.11.1784)</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Brest</li> <li>▪ Début de construction : 07.1782</li> <li>▪ Fin de construction : 1785</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ -</li> <li>▪ Doublé en cuivre (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brest : 03.1793</li> </ul> |

|  |  |                       |  |  |
|--|--|-----------------------|--|--|
|  |  | ▪ Chevillé en fer (?) |  |  |
|--|--|-----------------------|--|--|

| Historique                                                                |                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                    |                                                                                                                                    |
|---------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1792                                                                      | 1793                                                                                                                                                                             | 1794                                                                                                                               | 1795                                                                                                                               |
|                                                                           | <i>Capitaine : Boisseauveur</i>                                                                                                                                                  |                                                                                                                                    | <i>Capitaine : Coulomb</i>                                                                                                         |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>28.12.1792 Commissionné</li> </ul> | 17.04.1793 Arrivée 23.04.1793 Rallié à Belle-Île depuis Brest<br>27.04.1793 Participe à la première reprise de Noirmoutier<br>15.09.1793 Fait partie des navires signalés mutins | <ul style="list-style-type: none"> <li>11.03.1794 Se trouve dans la baie de Cancale avec la division Dorré<sup>39</sup></li> </ul> | 30.01.1795 Coule dans la tempête au large de Brest (21 noyés, le reste de l'équipage est sauvé) pendant la campagne du Grand Hiver |

#### 58. Fiche d'identité : *Téméraire*

| Appellation                                                                     | Catégorie             | Construction / Cheillage                                                                                                                                                                               | Refontes / Doublage                                                                                                                   | Radoubs                                                                                                       |
|---------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><i>Téméraire</i> (17.12.1782)</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>Lieu : Brest en bassin couvert</li> <li>Début de construction : 05.1782</li> <li>Fin de construction : 07.1783</li> <li>Chevillé en fer<sup>40</sup></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Brest : 12.1797- refonte jamais achevée</li> <li>Doublé en cuivre (dès l'origine ?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Saint-Malo : début 1793-04.93</li> <li>Saint-Malo : 05.1795</li> </ul> |

| Historique                                                         |                                                                                                                                         |                                                                                                                                                     |                                                                                                                             |
|--------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1793                                                               | 1794                                                                                                                                    | 1795                                                                                                                                                | 1802-1803                                                                                                                   |
| <i>Capitaine : Doré</i>                                            | <i>Capitaine : Morel</i>                                                                                                                | <i>Capitaine : Morel</i>                                                                                                                            |                                                                                                                             |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>02.1793 Armement</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>04.1794 Fait partie de l'escadre de Nielly partie à la rencontre du convoi Van Stabel</li> </ul> | 02. 1795 À l'issue de la croisière du Grand Hiver, rejoint dans un état catastrophique Port-Malo et plus précisément l'estuaire de la Rance. A Port | <ul style="list-style-type: none"> <li>Vers 11.1802 Condamné à Brest</li> <li>12.1802-1803 Démoli à flot à Brest</li> </ul> |

<sup>39</sup> SHD-MV, BB4 74 281, « Rapport sur le vaisseau le Superbe commandé par le citoyen Boisseauveur capitaine de vaisseau et successivement par le citoyen Colomb aussi capitaine de vaisseau », 11 pluviôse an III (30 janvier 1795).

<sup>40</sup> SHD-MV, BB5 58, « Liste nominative des vaisseaux et fréigates... ».



|                                                                                                 |                                                                                                                                                       |                                                                                                            |  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• 23.05.1793 Arrivée à Belle-Île depuis Brest</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 30.05.1794 Rejoint l'armée navale de Brest</li> <li>• 01.06.1794 Combat à la bataille de Prairial</li> </ul> | Malo, troubles dans l'équipage mal nourri qui refuse d'aider aux réparations de son navire <sup>41</sup> . |  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|

### 59. Fiche d'identité : *Terrible*

| Appellation                                                                      | Catégorie                        | Construction / Cheillage                                                                                                                                                        | Refontes / Doublage                                                                                                                                                                        | Radoubs                                                             |
|----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Terrible</i> (27.01.1780)</li> </ul> | Vaisseau à 3 ponts de 110 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Toulon</li> <li>▪ Début de construction : 07.1779</li> <li>▪ Fin de construction : 05.1780</li> <li>▪ Cheillé en fer</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Était à refondre à Brest : vers 06.1802.</li> <li>▪ Doublé en cuivre (seulement à la flottaison) à Cadix : vers 12.1782 à vers 01.1783</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brest : 04.1798</li> </ul> |

| <i>Historique</i>                                                                                                     |                                                                                                            |                                                                                                             |                                 |                                                               |                   |                                                                                                 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------------------------------------|-------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1793                                                                                                                  | 1794                                                                                                       | 1795                                                                                                        | 1796                            | 1799                                                          | 1801              | 1804                                                                                            |
| <i>Capitaine : Bonnefoux</i>                                                                                          | <i>Capitaine : Leray puis Bedout</i>                                                                       | <i>Capitaine : Bedout</i>                                                                                   | <i>Capitaine : Baudvachères</i> | <i>Capitaine : Lecourt</i>                                    |                   |                                                                                                 |
| 13.06.1793 Insurrection parallèle à celle de la Bretagne <sup>42</sup><br>20-06-1793 Arrivée à Belle-Île depuis Brest | 01.06.1794 Combat à la bataille de Prairial<br><br>12.1794-02.1795 Participe à la croisière du Grand hiver | Voie d'eau de 22 pouces à son retour <sup>43</sup> .<br><br>30 Pluviôse Dans le port entrera dans le bassin |                                 | • 03.1799-08.1799 Participe à la croisière de la Méditerranée | • 11.1801 Désarmé | • 05.1804 Hors service, condamné à Brest<br><br>• 08.1804 Dépecé à flot puis dans le bassin n°2 |

<sup>41</sup> SHD-MV, BB1 10 f° 151, rapport des bureaux de la Marine du 18 prairial an III (6 juin 1795).

<sup>42</sup> SHD-MV, BB4 17 f° 231, lettre de Bonnefoux au Ministre de la Marine, 13 juin 1793.

<sup>43</sup> SHD-MV, BB4 68 f° 313, journal de bord du *Terrible*, entrée du 7 au 8 pluviôse an III (26 au 27 janvier 1795).

## 60. Fiche d'identité : *Tigre*

| Appellation                 | Catégorie             | Construction / Chevillage                                                                                                                                                                     | Refontes / Doublage                                                                   | Radoubs                                               |
|-----------------------------|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| ▪ <i>Tigre</i> (08.05.1793) | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Brest</li> <li>▪ Début de construction : 10.1790 ou 01.1791</li> <li>▪ Fin de construction : 08.1793</li> <li>▪ Chevillé en cuivre</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ -</li> <li>▪ Doublé en cuivre (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ -</li> </ul> |

| <i>Historique</i>                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| 1793                                                                                                                                                                                                                                      | 1794                                                                                                                                                                                           | 1795                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 1817                                                               |
| <i>Capitaine : Van Stabel</i>                                                                                                                                                                                                             | <i>Capitaine : Van Stabel puis Matagne</i>                                                                                                                                                     | <i>Capitaine : Bedout</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                    |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• 03.1793 Armé</li> <li>• 16.08.1793 Arrivée à Belle-Île depuis Brest</li> <li>• 09.1793 Ne participe pas à l'insurrection</li> <li>• 11.1793 Fait partie de la croisière de Van Stabel</li> </ul> | Dans la division de Van Stabel d'escorte du convoi de Prairial<br>10.1794 Fait partie de l'escadre de Nielly de raid vers le cap Clare<br>12.1794-02.1795 Participe à la sortie du Grand Hiver | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 31.03.1795 Fait partie de l'escadre commandée par le capitaine de vaisseau Doré qui sort de Brest avec pour ordre de croiser dans le Golfe de Gascogne</li> <li>• 11.06.1795 Fait partie de l'escadre de Villaret au secours du contre-amiral Vence et d'un convoi, bloqué près de Belle-Île par l'escadre de Bridport</li> <li>• 06.1795 Capturé (130 tués et blessés) par les Anglais au large de Groix</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 06.1817 Dépecé</li> </ul> |

## 61. Fiche d'identité : *Tourville*

| Appellation                                      | Catégorie             | Construction / Chevillage                                                                                                                                                            | Refontes / Doublage                                                                                                                | Radoubs                                                                                                       |
|--------------------------------------------------|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ▪ <i>Tourville</i><br>(16.12.1788 ou 16.09.1788) | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Lorient</li> <li>▪ Début de construction : 06.1787</li> <li>▪ Fin de construction : 07.1790</li> <li>▪ Chevillé en cuivre</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rochefort : 10.1813- 05.1817 (refonte aux 2/3)</li> <li>▪ Doublé en cuivre (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 1796<sup>44</sup></li> <li>▪ Rochefort : 07.1809- 01.1810</li> </ul> |

<sup>44</sup> SHD-MV, BB5 6 f°50, Inventaire des vaisseaux de la flotte.

| <i>Historique</i>                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                    |                                                                                                               |                                                                                                        |                                                                                                                 |                                                                      |
|----------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|
| <i>1792</i>                                                                            | <i>1793</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | <i>1794</i>                                                                                                                                                        | <i>1795</i>                                                                                                   | <i>1796</i>                                                                                            | <i>1799</i>                                                                                                     | <i>1833</i>                                                          |
|                                                                                        | <i>Capitaine : Duval puis Bonnefoux puis Langlois</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | <i>Capitaine : Langlois puis Henry</i>                                                                                                                             | <i>Capitaine : Henry</i>                                                                                      | <i>Capitaine : Henry</i>                                                                               | <i>Capitaine : Henry</i>                                                                                        |                                                                      |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parmi les premiers vaisseaux armés</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 03.1793 Participe à la toute première croisière (division Morard/Duval) à l'issue de laquelle il perd son grand mât</li> <li>• 23.05.1793 Arrivée à Belle-Île depuis Brest</li> <li>• 05. 1793 Abordage avec <i>le Révolution</i></li> <li>• 15.09.1793 Fait partie des navires signalés mutins</li> <li>• 11.1793 Fait partie de l'escadre de Van Stabel</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 01.06.1794 Combat à la bataille de Prairial</li> <li>• 12.1794-02.1795 Participe à l'expédition du Grand Hiver</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 19 floréal Dans le port, a besoin d'entrer dans le bassin</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 12.1796-01.1797 Participe à l'expédition d'Irlande</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 03.1799-08.1799 Participe à la croisière de la Méditerranée</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Condamné à Brest</li> </ul> |

## 62. Fiche d'identité : *Trajan*

| Appellation                                                                                                        | Catégorie             | Construction / Cheillage                                                                                                                                                                              | Refontes / Doublage                                                                                            | Radoubs                                                                                                                 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Trajan</i> (24.01.1792)</li> <li>▪ <i>Gaulois</i> (12.1797)</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Lorient</li> <li>▪ Début de construction : 05.1790</li> <li>▪ Fin de construction : 11.1792</li> <li>▪ Cheillé en cuivre à la construction</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Refonte (sans date, sans lieu)</li> <li>▪ Doublé en cuivre</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brest : 12.1797-04.1798</li> <li>▪ Brest : 12.1804 -jamais achevé).</li> </ul> |

| <i>Historique</i>                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                              |                                                                                                      |                                                                                                               |                                                                                          |                                                                              |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|
| <i>1793</i>                                                                                                   | <i>1794</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | <i>1795</i>                                                                                                  | <i>1796</i>                                                                                          | <i>1799</i>                                                                                                   | <i>1804</i>                                                                              | <i>1805</i>                                                                  |
| <i>Capitaine : Villaret Joyeuse</i>                                                                           | <i>Capitaine : Dumoutier puis Le Ray</i>                                                                                                                                                                                                                                                                          | <i>Capitaine : Le Ray</i>                                                                                    | <i>Capitaine : Le Ray</i>                                                                            | <i>Capitaine : Guillemet puis Siméon</i>                                                                      |                                                                                          |                                                                              |
| 23.01.1793 Commissionné<br>14.04. 1793 Arrivée à Belle-Île depuis Lorient<br>23.05.1793 Rallié Armé à Lorient | <ul style="list-style-type: none"> <li>04.1794 Fait partie de l'escadre de Nielly partie à la rencontre du convoi Van Stabel</li> <li>30.05.1794 Rejoint l'armée navale de Brest</li> <li>01.06.1794 Combat à la bataille de Prairial</li> <li>12.1794-02.1795 Participe à l'expédition du Grand Hiver</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Au printemps ans le port, a besoin d'entrer dans le bassin</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>12.1796-01.1797 Participe à l'expédition d'Irlande</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>03.1799-08.1799 Participe à la croisière de la Méditerranée</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>12.1804 Mis dans le bassin n°1 à Brest</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>01.1805 Condamné et dépecé</li> </ul> |

### 63. Fiche d'identité : *Tyrannicide*

| Appellation                                                                                                        | Catégorie             | Construction / Chevillage                                                                                                                                                    | Refontes / Doublage                                                               | Radoubs                                             |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><i>Tyrannicide</i> (26.06.1793)</li> <li><i>Desaix</i> (08.1800)</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>Lieu : Lorient</li> <li>Début de construction : 11.1791</li> <li>Fin de construction : 11.1793</li> <li>Chevillé en cuivre</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>-</li> <li>Doublé en cuivre (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>-</li> </ul> |

| <i>Historique</i>                                                                                                                      |                                                                  |                                                                                                          |                                                             |                                                                                     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>1794</i>                                                                                                                            | <i>1795</i>                                                      | <i>1796</i>                                                                                              | <i>1799</i>                                                 | <i>1804</i>                                                                         |
| <i>Capitaine : Dordelin</i>                                                                                                            | <i>Capitaine : Dordelin</i>                                      | <i>Capitaine : Cosmao-Kerjulien</i>                                                                      | <i>Capitaine : Allemand</i>                                 |                                                                                     |
| 01.1794 Trajet Lorient-Brest<br>01.06.1794 Combat à la bataille de Prairial<br>12.1794-02.1795 Participe à l'expédition du Grand Hiver | 02.1795-03.1795 Trajet Brest – Toulon dans l'escadre de Renaudin | <ul style="list-style-type: none"> <li>11.1796-01.1797 : Trajet Toulon- Brest avec Villeneuve</li> </ul> | 03.1799-08.1799 Participe à la croisière de la Méditerranée | 02.1804 Naufrage au Cap-Français à Saint-Domingue et épave détruite par les Anglais |

#### 64. Fiche d'identité : *Vengeur du peuple*

| Appellation                                                                                                                         | Catégorie             | Construction / Chevillage                                                                                                                                                            | Refontes / Doublage                                                                                                                                                                                    | Radoubs                                               |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Marseillais</i> (16.07.1766)</li> <li>▪ <i>Vengeur [du Peuple]</i> (02.1794)</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Toulon</li> <li>▪ Début de construction : 02.1763</li> <li>▪ Fin de construction : 11.1767</li> <li>▪ Chevillé en fer (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Toulon : 1772 et 1776 (refonte aux 2/3)</li> <li>▪ Rochefort : 10.1787-05.1790 (refonte à ½)</li> <li>▪ Doublé en cuivre à Brest : 10.1782-12.1782</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ -</li> </ul> |

| <i>Historique</i>        |                                                                                                               |
|--------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1793                     | 1794                                                                                                          |
|                          | <i>Capitaine : Renaudin</i>                                                                                   |
| Non employé, en armement | 01.1794 Trajet Rochefort-Brest<br>01.06.1794 Coule durant le combat de Prairial (456 morts et 267 survivants) |

#### 65. Fiche d'identité : *Victoire*

| Appellation                                                                                                                                                        | Catégorie             | Construction / Chevillage                                                                                                                                                            | Refontes / Doublage                                                                                                                                   | Radoubs                                                                                                                                                                             |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Languedoc</i> (14.05.1766)</li> <li>▪ <i>Antifédéraliste</i> (04.1794)</li> <li>▪ <i>Victoire</i> (07.1795)</li> </ul> | Vaisseau de 80 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Toulon</li> <li>▪ Début de construction : 05.1762</li> <li>▪ Fin de construction : 11.1767</li> <li>▪ Chevillé en fer (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Toulon : 1775 / 1776 (aux 2/3)</li> <li>▪ Brest : 12.1782/07.1783</li> <li>▪ Doublé en cuivre (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Boston : 09.1778/10.1778</li> <li>▪ Brest : 03.1780</li> <li>▪ Naples : 12.1792/01 / 1793</li> <li>▪ Toulon : 06.1794 / 02/1795</li> </ul> |

| <i>Historique</i>                                                                                                                               |                                                                                          |                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                        |                                                               |                          |             |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|--------------------------|-------------|
| <i>1792</i>                                                                                                                                     | <i>1793</i>                                                                              | <i>1795</i>                                                                                           | <i>1796</i>                                                                                                                                                                                                                            | <i>1797</i>                                                   | <i>1798</i>              | <i>1799</i> |
|                                                                                                                                                 |                                                                                          | <i>Capitaine : Le Mancq</i>                                                                           | <i>Capitaine : Le Mancq</i>                                                                                                                                                                                                            |                                                               |                          |             |
| 05.09.1792 Parti de Brest dans la division de Latouche-Tréville à destination de Toulon, qui doit être renforcé en vue des opérations en Italie | 08.1793 Tombé au pouvoir des Anglo-Espagnols à Toulon<br>12.1793 Repris par les Français | Dans l'escadre de Richery<br>12.1795 Échouement à Cadix et renfloué<br>12.1795-07.1796 Réparé à Cadix | Début ventôse an IV Navire le plus remonté, avec le <i>Barra</i> , dans les réclamations des parts de prises par les équipages<br>Fait partie de l'escadre de Richery de Terre Neuve<br>Abîmé à l'issue de la croisière de Terre Neuve | • Thermidor an V<br>Susceptible d'être démoli <sup>45</sup> . | 02.1798 Condamné à Brest | • Démoli    |

#### 66. Fiche d'identité : *Wattignies*

| Appellation                                                                                          | Catégorie             | Construction / Cheillage                                                                                                                                                                     | Refontes / Doublage                                                                   | Radoubs                                                                                               |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Wattignies</i> ou <i>Watigny</i> (08.10.1794)</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Lorient-Caudan</li> <li>▪ Début de construction : 05.1793</li> <li>▪ Fin de construction : 12.1794</li> <li>▪ Chevillé en fer (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ -</li> <li>▪ Doublé en cuivre (?)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 1797<sup>46</sup></li> <li>▪ Brest : 1803-12.1803</li> </ul> |

<sup>45</sup> SHD-MV, BB1 14 69, « Rapport » des bureaux de la Marine, 16 thermidor an V (3 août 1797).

<sup>46</sup> SHD-MV, BB5 6 f°52, Inventaire des vaisseaux de la flotte.

| <i>Historique</i>                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                       |                                                                                                                                                                                      |                      |                                                                               |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| <i>1795</i>                                                                                                                                                                                                         | <i>1796</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                | <i>1798</i>                                                                                           | <i>1799</i>                                                                                                                                                                          | <i>1807</i>          | <i>1808-1809</i>                                                              |
| <i>Capitaine : Donat</i>                                                                                                                                                                                            | <i>Capitaine : Thévenard fils</i>                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                       | <i>Capitaine : Gourdon</i>                                                                                                                                                           |                      |                                                                               |
| 11.06.1795 Fait partie de l'escadre de Villaret au secours du contre-amiral Vence et d'un convoi, bloqué près de Belle-Île par l'escadre de Bridport<br>09.12.1795<br>Trajet Brest- Rochefort sur ordre de Villaret | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 06.04.1796 Envoyé à Saint Domingue depuis Rochefort et retour (08.08.1796)</li> <li>• 20.09.1796 Parvient sans difficulté à Groix</li> <li>• 2.09.1796 Parvient à Brest</li> <li>• 12.1796-01.1797 Participe à l'expédition d'Irlande.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Été 1798 : fait partie de l'escadre de Bertheaume</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 01.1799 Fait partie de la troisième escadre de Bertheaume</li> <li>• 03.1799-08.1799 Participe à la croisière de la Méditerranée</li> </ul> | 07.1807 Mis en flûte | 09.1808 Condamné à Brest<br>09.1808-04.1809 Dépecé à Brest dans le bassin n°3 |

#### 67. Fiche d'identité : *Zélé*

| Appellation                                                                  | Catégorie             | Construction / Chevillage                                                                                                                                                                 | Refontes / Doublage                                                                                                                                                                       | Radoubs                                                                                                                                                                       |
|------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Zélé</i> (01.07.1763)</li> </ul> | Vaisseau de 74 canons | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lieu : Toulon</li> <li>▪ Début de construction : 02.1762</li> <li>▪ Fin de construction : 1764</li> <li>▪ Cheillé en fer<sup>47</sup></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Toulon : 1775-1776 (refonte aux 2/3)</li> <li>▪ Brest : 1785/1786</li> <li>▪ Doublé en cuivre lors de la refonte de 1785-1786 à Brest</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Toulon : 02.1780-04.1780</li> <li>▪ La Martinique : 01.1783-05.1783</li> <li>▪ Brest : 06.1793</li> <li>▪ Brest : 05.1798</li> </ul> |

<sup>47</sup> SHD-MV, BB4 102 f°150, lettre de Morard de Galles au Ministre de la Marine, 21 brumaire an V (11 novembre 1796).

| <i>Historique</i>                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                      |                                                                            |                                                                                                                                                                                      |                  |                |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|----------------|
| <i>1794</i>                                                                                                                                                                                                                                                 | <i>1795</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <i>1796</i>                          | <i>1797</i>                                                                | <i>1799</i>                                                                                                                                                                          | <i>1804</i>      | <i>1806</i>    |
| <i>Capitaine : Nielly puis Porlodec</i>                                                                                                                                                                                                                     | <i>Capitaine : Aved Magnac</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                      |                                                                            | <i>Capitaine : Dufay</i>                                                                                                                                                             |                  |                |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• 11.03.1794 Atteint la baie de Cancale dans la division Dorré</li> <li>• 10.1794 Fait partie de l'escadre de Nielly vers le cap Clare</li> <li>• 12.1794-02.1795 Participe à la croisière du Grand Hiver</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 12.1794-02.1795 Participe à la croisière du Grand Hiver</li> <li>• 31.03.1795 Fait partie de l'escadre commandée par le capitaine de vaisseau Doré qui sort de Brest avec pour ordre de croiser dans le Golfe de Gascogne</li> <li>• 23.06.1795 Participe au combat de Groix</li> <li>• Été 1795 En patrouille de protection des convois sous les ordres du contre-amiral Vence</li> <li>• Juillet 1795 « une sorte de révolte » (Redon de Beaupréau) sur le <i>Zélé</i></li> </ul> | Trajet Lorient - Brest mi-avril 1796 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 20.04.1797 Mis en rade</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 01.1799 Fait partie de la troisième escadre de Bertheaume</li> <li>• 03.1799-08.1799 Participe à la croisière de la Méditerranée</li> </ul> | 11.1804 Condamné | 05.1806 Dépecé |



#### Annexe n°4 : Prosopographie sommaire des officiers généraux de la marine révolutionnaire<sup>48</sup>

Les officiers dont l'entrée est grisée n'ont pas été employés de septembre 1792 à 1799. L'explication des catégories employées pour les entrées « Formation » et « Statut à la Réorganisation Castries » est donnée au chapitre 1.

| N° | Nom                  | Date de naissance | Date d'entrée dans le service | Date de nomination au grade de contre-amiral | Date de nomination au grade de vice-amiral | Date de mort | Formation                 | Statut à la réorganisation Castries 1786 |
|----|----------------------|-------------------|-------------------------------|----------------------------------------------|--------------------------------------------|--------------|---------------------------|------------------------------------------|
| 1  | Bedout               | 04/01/1751        | 1777                          | 12/04/1798                                   |                                            | 17/04/1818   | Bleu Corsaire Commerce    | Sous-lieutenant de vaisseau              |
| 2  | Blanquet du Chayla   | 09/05/1759        | 1775                          | 22/09/1796                                   |                                            | 29/04/1759   | Garde Marine              | Dans le corps                            |
| 3  | Boudin de Tromelin   | 15/02/1735        | 1748                          |                                              | 12/09/1792                                 | 04/12/1815   | Garde Marine              | Dans le corps                            |
| 4  | Bouvet de Precourt   | 23/04/1753        | 1765                          | 16/11/1793                                   |                                            | 20/07/1832   | Compagnie des Indes       | Intégré dans le corps                    |
| 5  | Brueys d'Aigalliers  | 12/02/1753        | 1766                          | 22/09/1796                                   | 12/04/1798                                 | 01/08/1798   | Volontaire / Garde Marine | Dans le corps                            |
| 6  | Bruix                | 17/07/1759        | 1778                          | 20/05/1797                                   | 13/03/1799                                 | 18/03/1805   | Garde Marine              | Dans le corps                            |
| 7  | Cambis               | 20/09/1748        | 1764                          | 01/01/1793                                   |                                            | 22/10/1825   | Garde Marine              | Dans le corps                            |
| 8  | Coeuret de Secqville | 21/07/1749        | 1763                          | 01/01/1793                                   |                                            | 29/07/1816   | Garde Marine              | Dans le corps                            |
| 9  | Cornic               | 23/07/1731        | 1746                          | 16/11/1793                                   |                                            | 11/04/1801   | Volontaire Bleu           | Dans l'administration de la marine       |
| 10 | Courand              | 14/10/1751        | 1764                          | 12/04/1798                                   |                                            | 21/05/1816   | Bleu Commerce             | Sans statut                              |

<sup>48</sup> Georges SIX, *Dictionnaire biographique des généraux et amiraux français de la Révolution et de l'Empire*, Paris, Librairie Historique et Nobiliaire, 1934, 2 vol. SHD-MV, CC7 Alpha, dossiers divers.

|    |                          |            |      |            |            |            |                              |                                                          |
|----|--------------------------|------------|------|------------|------------|------------|------------------------------|----------------------------------------------------------|
| 11 | Dalbarade                | 31/08/1743 | 1759 | 16/11/1793 |            | 31/12/1819 | Bleu Corsaire<br>Commerce    | Intégré dans le<br>corps (? <sup>49</sup> )              |
| 12 | Decrès                   | 18/06/1761 | 1779 | 12/04/1798 |            | 07/12/1820 | Garde Marine                 | Dans le corps                                            |
| 13 | Delmotte                 | 12/01/1752 | 1761 | 16/11/1793 |            | 13/07/1816 | Bleu Officier<br>marinier    | Sous-lieutenant<br>de vaisseau                           |
| 14 | Dordelin                 | 13/03/1764 | 1771 | 16/02/1799 |            | 19/03/1826 | Volontaire / Garde<br>Marine | Dans le corps                                            |
| 15 | Flottes de Beuzidou      | 23/11/1734 | 1757 | 01/01/1793 |            | 14/05/1801 | Garde Marine                 | Dans le corps                                            |
| 16 | Ganteaume                | 13/04/1755 | 1769 | 07/11/1798 | 30/05/1804 | 28/09/1818 | Bleu Commerce                | Sous-lieutenant<br>de vaisseau                           |
| 17 | Grimouard                | 25/01/1743 | 1757 | 01/07/1792 | 01/01/1793 | 07/02/1794 | Garde Marine                 | Dans le corps                                            |
| 18 | Kerguélen de<br>Trémarec | 13/02/1734 | 1750 | 11/05/1793 |            | 03/03/1797 | Garde Marine                 | Rayé du corps                                            |
| 19 | Kersaint                 | 20/07/1742 | 1764 |            | 01/01/1793 | 04/12/1793 | Garde Marine                 | Dans le corps                                            |
| 20 | Lacrosse                 | 07/09/1760 | 1778 | 22/09/1796 |            | 10/09/1829 | Garde Marine                 | Dans le corps                                            |
| 21 | Landais                  | 20/02/1734 | 1745 | 01/01/1793 |            | 19/04/1802 | Volontaire Bleu              | Capitaine de<br>vaisseau dans la<br>marine<br>américaine |
| 22 | Latouche-Tréville        | 03/06/1745 | 1758 | 01/01/1793 | 29/12/1803 | 19/08/1804 | Garde Marine                 | Dans le corps                                            |
| 23 | Le Dall de Kéréon        | 21/11/1737 | 1756 | 01/01/1793 |            | 01/09/1811 | Volontaire bleu              | Intégré dans le<br>corps                                 |
| 24 | Le Dall de Tromelin      | 05/07/1739 | 1756 | 01/01/1793 |            | 17/05/1817 | Bleu officier de port        | Intégré dans le<br>corps                                 |
| 25 | Leissègues               | 29/08/1758 | 1778 | 16/11/1793 |            | 26/03/1832 | Bleu Commerce                | Sous-lieutenant<br>de vaisseau                           |

<sup>49</sup> Le contre-amiral se présente comme étant passé « de la guerre de course à la guerre d'escadre » pendant la décennie 1780 ; par ailleurs, il reçoit la croix de Saint-Louis en 1787. Néanmoins, il n'est pas fait mention dans son dossier de l'obtention d'un grade permanent avant celui de capitaine de vaisseau en 1792, (SHD-MV, CC7 Alpha 1803, dossier « Jean Dalbarade »).

|    |                        |            |      |            |            |            |                                 |                                                                              |
|----|------------------------|------------|------|------------|------------|------------|---------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|
| 26 | Lelarge                | 17/04/1738 | 1749 | 01/01/1793 | 08/11/1796 | 21/03/1805 | Bleu officier de port           | Intégré dans le corps                                                        |
| 27 | Martel                 | 27/06/1737 | 1754 | 27/01/1793 |            | 14/09/1817 | Garde Marine                    | Dans le corps                                                                |
| 28 | Martin                 | 29/01/1752 | 1764 | 16/11/1793 | 22/03/1796 | 01/11/1820 | Bleu Officier marinier          | Sous-lieutenant de vaisseau                                                  |
| 29 | Missiessy              | 23/04/1756 | 1766 | 01/01/1793 | 09/03/1809 | 24/03/1837 | Garde Marine                    | Dans le corps                                                                |
| 30 | Morard de Galles       | 30/03/1741 | 1752 | 01/01/1792 | 01/01/1793 | 13/07/1809 | Garde Marine                    | Dans le corps                                                                |
| 31 | Nielly                 | 09/09/1751 | 1758 | 16/11/1793 |            | 13/09/1833 | Volontaire Bleu Commerce        | Sous-lieutenant de vaisseau                                                  |
| 32 | Perrée                 | 19/12/1761 | 1773 | 07/11/1798 |            | 18/02/1800 | Bleu Commerce                   | Sans statut                                                                  |
| 33 | Pléville Le Pelley     | 26/06/1726 | 1744 | 15/10/1797 | 09/04/1798 | 02/10/1805 | Bleu Corsaire Officier marinier | Intégré dans le corps                                                        |
| 34 | Renaudin               | 13/07/1750 | 1767 | 29/10/1794 |            | 29/04/1809 | Bleu Officier marinier          | Sous-lieutenant de vaisseau                                                  |
| 35 | Richery                | 13/09/1757 | 1767 | 15/02/1796 |            | 22/03/1799 | Garde Marine                    | Dans le corps                                                                |
| 36 | Rivière                | 04/11/1738 | 1754 | 01/07/1792 |            | 24/06/1812 | Garde Marine                    | Dans le corps                                                                |
| 37 | Roche gude             | 18/12/1741 | 1751 | 01/01/1793 |            | 16/03/1834 | Garde Marine                    | Dans le corps<br>Député à la Constituante, à la Convention et aux Cinq-cents |
| 38 | Rosily-Mesros          | 13/01/1748 | 1762 | 01/01/1793 | 22/09/1796 | 12/11/1832 | Garde Marine                    | Dans le corps                                                                |
| 39 | Rosily-Vieuxbourg      | 04/12/1751 | 1764 | 01/01/1793 |            | 25/07/1818 | Garde Marine                    | Dans le corps                                                                |
| 40 | Saint-Felix            | 20/09/1737 | 1755 | 01/01/1792 | 01/01/1793 | 13/08/1819 | Garde Marine                    | Dans le corps                                                                |
| 41 | Saint-Julien de Chabon | 14/03/1752 | 1764 | 01/01/1793 |            | 13/07/1799 | Garde Marine                    | Dans le corps                                                                |
| 42 | Sercey                 | 26/04/1753 | 1766 | 01/01/1791 |            | 10/08/1836 | Garde Marine                    | Dans le corps                                                                |
| 43 | Terrasson de Verneuil  | 03/08/1752 | 1766 | 12/04/1798 |            | 22/09/1803 | Volontaire / Garde Marine       | Dans le corps                                                                |

|    |                                            |            |      |            |            |            |                                     |                       |
|----|--------------------------------------------|------------|------|------------|------------|------------|-------------------------------------|-----------------------|
| 44 | Texier de Norbec                           | 02/11/1724 | 1748 | 01/07/1792 |            | 20/01/1797 | Artilleur                           | Dans le corps         |
| 45 | Thévenard                                  | 07/12/1733 | 1746 |            | 14/06/1792 | 09/02/1815 | Compagnie des Indes intégré         | Dans le corps         |
| 46 | Thirat de Chailly                          | 19/04/1749 | 1765 | 16/11/1793 |            | 07/10/1812 | Volontaire Bleu                     | Dans le corps         |
| 47 | Truguet                                    | 10/01/1752 | 1765 | 01/07/1792 | 26/05/1795 | 26/12/1839 | Garde Marine                        | Dans le corps         |
| 48 | Van Stabel                                 | 08/11/1744 | 1767 | 16/11/1793 |            | 30/03/1797 | Bleu Corsaire Commerce              | Intégré dans le corps |
| 49 | Vaultier                                   | 03/04/1742 | 1762 | 16/11/1793 |            | 09/07/1817 | Bleu Commerce                       | Intégré dans le corps |
| 50 | Vence                                      | 06/04/1747 | 1766 | 16/11/1793 |            | 11/03/1808 | Bleu Corsaire Commerce              | Intégré dans le corps |
| 51 | Villaret de Joyeuse                        | 29/05/1748 | 1765 | 16/11/1793 |            | 24/07/1812 | Bleu volontaire Compagnie des Indes | Intégré dans le corps |
| 52 | Villeneuve                                 | 31/12/1763 | 1778 | 22/09/1796 | 30/05/1804 | 22/04/1806 | Garde Marine                        | Dans le corps         |
| 53 | Lavillion de la Villevalio du Freschesclos | 31/10/1740 | 1755 | 01/07/1792 |            | 13/01/1820 | Garde Marine                        | Dans le corps         |
| 54 | Le Gardeur de Tilly                        | 14/06/1733 | 1750 | 15/05/1791 |            | 01/01/1812 | Garde Marine                        | Dans le corps         |

## Annexe n°5 Transcription du texte des promotions d'officiers du 5 février 1793<sup>1</sup>

Liste arrêtée par le Conseil Executif provisoire à soixante onze lieutenants de vaisseau promus au grade de capitaine en exécution des lois du 15 mai 1791 et 13 janvier 1793, dont 21 pour compléter la 1<sup>ère</sup> classe et 50 pour être de la deuxième leur rang devant être réglés ainsi qu'il suit :

|             |                         |
|-------------|-------------------------|
| L'O[rient]  | Blain des Cormiers      |
| R[ochefort] | Batz Trinqualéon        |
| B[rest]     | Ferrary Malmont         |
| R.          | Ramatuelle              |
| B.          | Richery                 |
| L'O.        | Kergu Trofagan          |
| B.          | De Mons                 |
| L'O.        | Charlemagne Taillevis   |
| T.          | D'heureux               |
| T.          | Marquisan               |
| T.          | Bastenot la Barrière    |
| T.          | Bellon                  |
| R.          | Aubert du Petit Thouars |
| T.          | Simony Broutières       |
| T.          | Barberet                |
| T.          | Posset Deydier          |
| T.          | Villeneuve Cananille    |
| R.          | Boussard                |
| T.          | Casa Bianca             |
| B.          | Tremblier Chauvigny     |
| B.          | Imbert                  |
| B.          | Bruix                   |
| R.          | St Légier               |
| B.          | Rogée Vavincourt        |
| B.          | Blois de Liours         |
| B.          | D'hortès Tessen         |

<sup>1</sup> SHD-Brest, 1 E 147, f°625 à 627.

|      |                      |
|------|----------------------|
| B.   | Luzeau La Morinière  |
| B.   | La Crosse            |
| B.   | Coustard Souvré      |
| R.   | Barbeyrac St Maurice |
| T.   | Duhamel du Désert    |
| L'O. | Bouvet               |
| B.   | de Crès              |
| B.   | Bonnefoux            |
| B.   | Ordelin              |
| B.   | Urvoy de Closmaden   |
| B.   | Colas La Baronuais   |
| T.   | Desloges             |
| B.   | Obet                 |
| B.   | Bouvet               |
| L'O. | Mallez               |
| T.   | Rouyer               |
| B.   | Purin Kandrin        |
| T.   | Groignard            |
| R.   | Savary               |
| R.   | Gavoly               |
| L'O. | Trehouarts Beaulieu  |
| B.   | Sébire Beauchesne    |
| T.   | Giloux               |
| T.   | Ameilh               |
| B.   | Gourio               |
| B.   | Loz Coualgourhant    |
| B.   | Negre de Ste Croix   |
| B.   | Brunet La Charie     |
| R.   | Haran                |
| B.   | Mogniat Pouilly      |
| R.   | Easme La Croix       |
| R.   | Rossel               |
| T.   | Simony               |
| R.   | Cretin               |

|    |                   |
|----|-------------------|
| B. | Bardel Mereuil    |
| B. | Foucaud           |
| B. | Gourdon           |
| B. | Terves            |
| B. | La Veye Belair    |
| B. | Denis Trobriant   |
| B. | Wandongen         |
| T. | Blegier Tautignan |
| B. | Moissin Precorbin |
| B. | Boberil           |
| B. | Bedeau            |

Fait à Paris le 5 février 1793, l'an 2<sup>ème</sup> de la République française. Signé Clavières  
S<sup>ot</sup> en plus Monge.

## Annexe n°6 Transcription du texte des promotions d'officiers du 8 février 1793<sup>2</sup>

Liste arrêtée par le Conseil exécutif provisoire de cinquante-sept lieutenant de vaisseau nommés Capitaines de vaisseau au choix, d'après la loi du six de ce mois.

|      |                          |
|------|--------------------------|
| B.   | Lyrot                    |
| B.   | Nourry Benouville        |
| R.   | Chevillard               |
| B.   | De Vienne                |
| B.   | Duplessis Grenedan       |
| R.   | Rondeau                  |
| L'O. | L'évêque                 |
| R.   | Henri                    |
| T.   | Vence                    |
| T.   | Pasquier                 |
| B.   | Garreau La Seynie        |
| T.   | Flotte Roquevaire        |
| B.   | La Fresnaye Saint Aignan |
| B.   | Le Duff                  |
| B.   | Jaffrezic                |
| B.   | Boubennec                |
| B.   | Blavet                   |
| T.   | Racord                   |
| B.   | Delmotte, fils           |
| T.   | Causse                   |
| R.   | Mullon                   |
| T.   | Coulomb                  |
| T.   | Ferand                   |
| T.   | Le Grand                 |
| R.   | Martin                   |
| T.   | Pourquier                |
| B.   | Le Tendre                |
| B.   | Tartu                    |

---

<sup>2</sup> SHD-Brest, 1 E 147, f°781 à 783.



|      |                      |
|------|----------------------|
| B.   | Deniau               |
| R.   | Renaudin             |
| B.   | Puyféré              |
| B.   | Nielly               |
| L'O. | Coëtnempren Kdournan |
| B.   | Tiphaigne            |
| R.   | Etienne              |
| T.   | Eyraud               |
| R.   | Gautier              |
| B.   | Maistrat             |
| T.   | La Moisse            |
| R.   | Cosmao Kerjulien     |
| B.   | Bompart              |
| B.   | Dumontier            |
| B.   | Ogier                |
| B.   | L'archantel          |
| L'O. | Bertrand Kanguen     |
| B.   | Le Monnier           |
| B.   | Avet Magnac          |
| B.   | Allemand             |
| B.   | Doré                 |
| T.   | Moultson             |
| B.   | Thomas               |
| B.   | Vanstabel            |
| B.   | La Chenaye           |
| B.   | Rudeval              |
| L'O. | Thévenard            |
| L'O. | Faguet               |
| B.   | Picot de la Motte    |

Treize places laissées aux navigateurs du commerce

Fait à Paris le 8 février 1793, l'an 2<sup>ème</sup> de la République française, signée Clavière et Monge.

## **Annexe n°7 Transcription du texte d'une proposition de disposition des forces navales à l'été 1793<sup>3</sup>**

### **Disposition des forces navales**

Nos forces navales sont dans une trop grande disproportion avec celles de nos ennemis réunis pour que nous puissions destiner une ou plusieurs armées pour tenter avec eux le sort d'un combat.

Toute notre attention, toutes nos dispositions doivent avoir pour but :

1° de garantir notre territoire d'une invasion, et d'empêcher qu'une descente ne procure des secours aux rebelles qui troublent les départements maritimes.

2° de protéger notre navigation au long cours, d'assurer par celle du cabotage la communication et la circulation des approvisionnements entre nos différents ports et de faire éprouver au commerce ennemi les plus grands obstacles et les plus grands dommages possibles.

3° de tenir nos ennemis dans des inquiétudes continuelles sur nos desseins, leur faire craindre des expéditions sur différents points soit en Europe, soit dans les colonies et de les alarmer par les préparatifs d'une descente, et de l'effectuer, s'il est possible.

4° d'employer les moyens qui seront en notre pouvoir pour défendre nos côtes occidentales et orientales.

Telles sont les vues générales qu'il faut remplir soit sur l'Océan, soit dans la Méditerranée mais les opérations doivent être différentes sur ces deux mers, il est nécessaire de traiter séparément les détails relatifs aux unes et aux autres.

### **Disposition sur l'Océan**

1° former un cordon de corvettes aviso et canonnières le long des côtes de Dunkerque à Bayonne, et de Port-Vendre à Villefranche.

2° établir depuis l'île des saints jusqu'à la côte d'Espagne une chaîne de frégates qui s'éloignent et se rapprochent successivement de cette côte, mais qui ne se portent jamais à une distance de plus de 30 lieues des côtes de France. Ils approcheront et de très près la côte pour intercepter les bâtiments allant et sortant de Santander Bilbao et Saint-Sébastien. Ils rangeront la nuit la terre pour être à la pointe du jour à une lieue et même moins de distance de la côte.

---

<sup>3</sup> SHD-MV, BB4 37 f°34-37.

Employer à cette disposition

six frégates

quatre corvettes

deux avisos.

3° établir en dedans des Caps une croisière pour intercepter les bâtiments allant et sortant de la Corogne, du Ferrol, venant et allant du Nord, de l'Est de l'Ouest, ranger à cet effet la terre la nuit afin d'être à la pointe du jour à une lieue de distance et même moins, et observer tout ce qui sortira du Ferrol.

Destiner à cette croisière :

trois frégates

deux corvettes

deux avisos

4° sur le Cap Finisterre une autre croisière qui s'étendent depuis les 44° jusqu'au cap La Roque ; approchant souvent de la côte, et allant au large suivant les vents.

Deux frégates

trois corvettes.

5° En croisière sur les côtes d'Espagne à l'atterrage du cap Saint-Vincent Sainte-Marie les Açores et Madère, changeant de position suivant les circonstances.

Trois frégates

Deux corvettes.

6°

50 à 60 yeux lieues au large des caps à l'ouvert de la Baye courant au nord et au sud une croisière de

Trois frégates

Deux corvettes

Un aviso

7° Hors la vue de terre à l'ouest d'Irlande , À l'atterrage du Cap de Clarke, Rivière de Limerick et Galloway jusqu'à Londonderry, une croisière de

trois frégates

trois corvettes.

8° Aux orcades et isles de Schetland

deux frégates

Trois corvettes

9°

À la disposition du commandant des armées de Brest pour être toujours en vigie à l'ouvert de la Manche

Trois frégates

Deux corvettes

Deux avisos

10° À la disposition du commandant des armes de Rochefort pour aller éclairer les côtes, favoriser les convois, et pour les autres missions qui pourrait survenir.

Une frégate

Une corvette

Deux avisos.

11°

À la disposition du commandant des armes de Lorient, pour le même objet,

Une corvette

Deux avisos.

12° dans la Manche au point central de Cherbourg, courant à l'Est et à l'Ouest pour protéger les stationnaires et les caboteurs et balayer le large des corsaires qui pourraient s'y rencontrer.

Une frégate de 18

Deux corvettes

Un aviso

13° Dans les mers d'Allemagne

Deux frégates

Deux corvettes

14° Indépendamment des frégates et autres bâtiments qui seront employés soit pour croiser seuls soit deux ou trois ensemble, destiner le plus grand nombre possible de frégates corvettes et autres bâtiments légers pour se porter dans les divers points des côtes de l'Angleterre au large, aux Açores et sur le grand banc de Terre-Neuve à l'ouvert et dans le fleuve Saint-Laurent, l'île royale, les côtes de Terre-Neuve et contre les bâtiments du Groënland et de la mer du Sud, et les bâtiments indiens contre les bâtiments venant de la Baltique, d'Arkanghelsk et de la Norvège.

15° destiner six vaisseaux de ligne et choisir les meilleurs voiliers pour les faire sortir de temps en temps deux à deux ou trois ensemble pour de là croiser dans le golfe et au Cap afin de soutenir les frégates et autres bâtiments de la République contre ceux qui seraient d'une force supérieure, ayant soin de changer souvent de position.

16° réunir dans la rade de Brest tous les vaisseaux de ligne des ports de Brest, Lorient et Rochefort à mesure de leur armement pour faire un seul corps d'armée.

Ne faire sortir cette armée que dans le cas où sa force serait reconnue supérieure ou égale à celle de l'ennemi.

Accélérer par tous les moyens les radoubes, refontes et constructions de vaisseaux et frégates augmenter leur nombre et particulièrement celui des frégates, et des corvettes.

17° rassembler dans les divers points de la Manche des bâtiments de transport pour annoncer les dispositions d'une descente et se préparer à l'effectuer, si les circonstances sont favorables, en réunissant des bâtiments légers comme chasse-marées, corvettes, avisos, chaloupes canonnières, et autres employés soit en station, soit en croisière sur les côtes et dans le golfe.

## Annexe n°8 Transcription du texte d'une proposition de disposition des forces navales à l'été 1794, après la bataille de Prairial<sup>4</sup>

Dispositions des forces navales, et de divers points de croisières proposées au Comité de Salut-public, par Le Commissaire de La Marine et des Colonies.

La Rentrée du Convoi d'amérique nécessite qu'il soit prit de nouvelles mesures pour les forces navales dans L'Océan L'intérêt de la République exige que son armée Navale forme une masse imposante, qu'elle soit dirigée de manière qu'elle puisse en imposer à l'ensemble des forces de nos Ennemis ; que, lorsqu'elle sera sous voiles, Elle puisse leur porter des coups funestes, en interceptant celles qu'ils pourront avoir isolées ou par détachement prendre et désoler leurs bâtimens de Commerce, être en position pour Se porter rapidement vü les Circonstances pourraient l'exiger, être en mesure pour l'exécution du plan Sur L'angleterre, et pour avoir en cas d'attaque par force majeure, ou d'autre fortune de mer le Port de Brest, ou autre de la République à portée de faire arriver les vaisseaux.

Le moyen propre à remplir les vuës qu'on se propose sur les anglais est de disposer les forces navales, en mettant à bord de chaque Vaisseau et frégates ce qui leur est destiné, fourneaux et Obus de la manière qui Suit :

1°. Position ou Croisière de l'armée navale à L'ouvert de la Manche.

2°. Une Croisière dans la Mer D'Allemagne d'une Division ou Escadre légère composée de fortes frégates, de moyennes et autres batimens légers, ensemble 10 à 15 Batimens.

3°. Une Croisière dans l'Ouest du Cap de Clare ou D'Irlande d'une Division ou Escadre légère composée de frégates et autres batimens légers, ensemble 8 à 10 Batimens.

4°. Une Croisière sur les isles Açores d'une pareille Division, ou Escadre légère.

5°. Établir, S'il est possible, une pareille Division ou Escadre légère pour la faire Croiser sur les côtes d'Espagne, du Portugal et à l'ouest du détroit de Gibraltar.

Établir des Croiseurs dans les points déjà approuvés par le Comité de Salut-public avec des Batimens légers, seuls, deux et même trois ensemble.

Enfin, envoyer à la côte d'afrique 4 à 5. Batimens, une ou deux frégates reste en fortes Corvettes et une mouche pour brûler et couler tous les batimens anglais employés à faire des

---

<sup>4</sup> SHD-MV, BB4 37 f°295-301.

Esclaves. Pour Terre-neuve, Jeanbon St. André Représentant du Peuple a dû faire les dispositions. un arrêté du Comité de Salut-Public l'y a autorisé.

L'exécution de ces dispositions doit nécessairement nécessiter ou la diversion dans les forces navales de l'ennemi, ou la ruine de Son Commerce, dans tous les cas porter un préjudice considérable à leurs batimens de Commerce et de pêche. Si l'ennemi ne se divise pas, le Soins de l'armée de la République doit être de le tenir en échec pour que les Croiseurs fassent leur métier, et que leurs prises arrivent à bon port, et de la combattre si elle se divise pour aller à la recherche de nos divisions ou Escadres légères, Celles-ci devront être aussitôt prévenues pour qu'elles amusent et attirent l'ennemi au large. pendant ce tems les Croiseurs épars feront des captures, et l'armée française pourra rencontrer et intercepter leurs batimens de guerre isolés, ou ceux qui sont par détachement, et combattre avec avantage leur flotte, si elle tient la Mer.

Le Corps de l'armée navale composée de 27 vaisseaux de 74 Canons et au dessus formera trois Escadres.

Si on peut avoir des Vaisseaux disponibles au-delà des 27, on formera une Division ou Escadre légère de Vaisseaux de 74 des meilleurs voiliers. on joindra à cette division les frégates portant ou 36 fines voilières qui pourraient être disponibles, et qui appartiendront au Corps de l'armée.

Il Sera attaché à chaque Division de trois Vaisseaux de ligne une frégate et une Corvette ou aviso, et une frégate et une Corvette ou aviso en sus pour chaque Escadre de neuf vaisseaux de ligne, observant que le Corps de l'armée ne doit avoir que ce qui lui est indispensable en fortes frégates de 18, et en fortes Corvettes, ces batimens étant d'un grand intérêt, pour les divisions ou Escadres légères, et pour les Croisières partielles.

L'armée ainsi formée, Si elle met en mer pour nuire à l'ennemi, doit avoir un point fixe et central de réunion ; le point de 49 degrés latitude Nord, et 10 degrés de Longitude parait réunir le plus d'avantage en se prolongeant et en s'étendant sous la direction S. E.  $\frac{1}{4}$  Sud et N. O.  $\frac{1}{4}$  Nord.

Ce point fixe de 49 degrés de latitude et 10 degrés de longitude doit toujours être le poste où se trouvera le Vaisseau Général, ou celui du Centre de l'armée, amoins que des Circonstances impérieuses ne l'obligent de s'en écarter dans ce cas il devra, aussitôt qu'il le pourra reprendre Son poste.

L'armée en Conservant le poste prescrit, lors que les Circonstances le lui permettront devra se prolonger treize vaisseaux d'un côté, et treize vaisseaux de l'autre du vaisseau général ou de celui du centre, de manière que la ligne se trouvant ainsi prolongée, le vaisseau de la tête et celui de la queue soient S. E.  $\frac{1}{4}$  Sud, et N. O.  $\frac{1}{4}$  N. en observant que la distance entre les Vaisseaux n'excède pas une lieue, et que l'armée soit ralliée tous les Soirs.

L'armée dans la position où elle est avec les frégates et autres batimens légers qui lui sont attachés en les disposant dans les divers points de distance en distance de manière à ce qu'ils puissent se communiquer avec facilité les Signaux des uns aux autres, le Général peut savoir en très peu de tems ce qui se passe à l'ouvert de la Manche, dans la Manche, et à 20 et 30 lieües dans les autres parties de son armée. ces moyens ne laisseront pas échapper un Vaisseau de Commerce ennemi allant et venant dans la Manche. les Batimens qui porteront des Subsistances et approvisionnement aux ennemis ne pourront pas passer sans être interceptés par les vaisseaux de la République.

Le Général aura encore une Communication Suivie avec le Port de Brest. Si, pour remplir avec plus de Succès l'objet des découvertes, il falloit quelque mouches de plus au Général, il lui sera accordé.

Si La Division en Escadre légère de Vaisseaux de 74 fins voiliers peut avoir lieu, ils devront toujours naviguer de Conserve, et en se ralliant tous les soirs à l'armée ; elle doit se tenir en position pour intercepter les batimens qui passent en approchant les forlingues allant et venant dans la Manche ; de même que ceux qui passent entre les forlingues et la mer d'Irlande, de manière qu'elle puisse toujours rallier l'armée sans difficulté chaque fois que les Circonstances pourront l'exiger.

Le Général de l'armée avec les moyens qui sont attachés au Corps de l'armée navale, soit qu'elle soit à l'ancre ou sous voile, doit faire donner la chasse et S'emparer des Croiseurs ennemis qui pourraient paraître dans le Golfe depuis le nord et le Sud du Cap finistère jusqu'à la côte de France, et depuis Ouessant jusqu'à la côte d'Espagne. Une pareille Surveillance détruira bientôt les Croiseurs ennemis, et le zèle d'en armer de nouveau les prises faites par nos Croiseurs arriveront avec plus de Certitude par ce moyen que des frégates formant avec deux autres la ligne ou chaîne depuis les Saints jusqu'à la côte d'Espagne, pourront être reliées avec les autres batimens légers qui leur sont attachés. les deux frégates avec la Corvette et l'avisos qui leur sont attachés, rentreront à leur ports, et continueront à garder et à protéger la partie depuis la côte d'Espagne jusqu'au pertuis d'Antioche, afin que la navigation de Bayonne et de Bordeaux se fasse avec toute assurance.

Le Second point de la Division ou Escadre légère pour croiser dans la mer d'Allemagne doit, autant que faire se pourra, être composée de deux frégates portant du 36, 2 portant du 18, deux portant du 12, le Surplus en Corvettes et avisos.

Cette Division nécessitera une Diversion dans les forces ennemies, nuira beaucoup au Commerce et à la navigation de la Baltique, du Nord, de la hollande et de l'angleterre, à celle qui se faire par les Orcades et à la pêche.

Les quatre fortes frégates et une de celles de 12 avec deux ou trois Corvettes ou avisos devront naviguer toujours ensemble et de Conserve en se ralliant tous les soirs ; une frégate de 12



et les autres Corvettes pourront être détachées, Soit seules, deux, et même trois ensemble pour les divers points de croisières qui leur seront déterminés, et pour un nombre de jours fixes Selon les Circonstances, les Vents et les nouvelles. Le Commandant leur expédiera les ordres nécessaires, en ayant soin de leur donner un point certain de rendez-vous pour se rallier au tems indiqué, ou même plutôt, si besoin est.

Les Batimens destiné à faire partie de cette division ou Escadre légère Serviront pour l'Expédition qui est projetée de Dunkerque.

Une Division ou Escadre de 8 à 10 Batimens légers destinés pour le troisième point, il conviendrait que cette Division ou Escadre fut composée de deux frégates portant du 18, et de deux portant du 12, le Surplus des batimens en Corvettes ou avisos. Elle seroit employée à croiser dans L'Ouest ou Cap de Clare depuis hors la vue de terre jusqu'à 60 lieues au large du Cap.

Les 4 frégates formeraient une Ligne Nord et Sud, ou Est et Ouest Selon le tems, le Vent et les nouvelles qu'on pourra apprendre. Elles ne devront jamais Se quitter, et navigueront de conserve et de manière à se rallier tous les soirs. les Corvettes ou avisos seront détachés en découverte dans divers points de manière à ne jamais se laisser voir des terres d'Irlande et à pouvoir se rallier tous les soirs des frégates ou au plus tard sous 24 heures.

Cette Croisière interceptera les batimens qui viennent de l'Inde et des Colonies qui chercheraient l'atterrage du Cap de Clare et des autres points dans les mers d'Irlande et les batimens qui viennent et qui vont pour passer aux Orcades.

Une Division ou Escadre légère composée comme ci-dessus sera établie en Croisière aux îles acores, se portant à l'attérage sans jamais se laisser voir de terre dans l'Ouest, et dans le Nord-Ouest de Vingt à cent lieues au large, et à l'ouvert de ces isles et de Madère dans la partie du Sud-Ouest, en conservant autant que faire se pourra avec les quatre frégates la Direction S. E et N. O. et les Corvettes ou avisos en découverte sur les divers points en se ralliant tous les Soirs.

Cette Croisière interceptera les Batimens venant de l'Inde, d'amérique allant et venant des ports d'angleterre, de hollande, d'Espagne et de Portugal.

Le dégât que les Croiseurs feront à l'ennemi sur les côtes de Guinée est incalculable, les ennemis ayant plus de 150 batimens employés au Commerce Barbare qu'ils font.

Les Prises qui seront faites par la Division ou Escadre dans les mers d'Allemagne, celles qu'il y aura trop de risques à expédier pour les faire arriver et entrer dans les Ports de Flandres, seront envoyées dans les Ports de la Norvège, du Danemark et de Suède.

Les Prises arrivées dans les lieux-ci dessus, et dont les chargements consisteront en Subsistances et approvisionnement, et munitions navales Seront conservées et rassemblées dans un même point, Scavoir aller depuis le Cap Derneu dans le Nord de Berghen en Norvège et celles de l'Est de Ce Cap à Christiania dans les Ports de France sous bonne Escorte.

Les Equipages des prises qui Seront conduites dans ces divers Ports devront en être retirés pour retourner chacun à bord de leurs Vaisseaux afin de ne pas Se trouver avec une trop grande Diminution d'Equipage. On y laissera ce qui Sera nécessaire pour les gardes jusqu'à ce qu'on vienne les chercher.

Les Prises non conséquentes et celle qui pourraient compromettre les bâtimens de la République en trop diminuant les Equipages seront coulées à fond ou brûlées.

La Division ou Escadre légère qui seroit établie sur les côtes d'Espagne et de Portugal désolerait les ennemis. les Batimens affectés à cette Croisières devront être choisis bons marcheurs.

Le point de cette Croisière devra être sans jamais paraître en position d'être aperçu de terre sur le Cap finistère, les Isles de Bayonne, le Cap de la Roque, Cap St Vincent et de Ste Marie, et a l'ouvert du détroit de Gibraltar. On doit se porter sur ces divers points selon les vents et les nouvelles qu'on peut avoir sur les Ennemis.

Il est bon d'observer que si l'ennemi vient à connaître les forces des Divisions ou Escadres légères, il Sera obligé d'envoyer des Vaisseaux de ligne avec des frégates.

Si on peut ajouter aux Divisions ou Escadres légères au Large du Cap de Claire, à celle des acores, et à celles de la Côte d'Espagne et de Portugal, si cela peut avoir lieu, une ou deux frégates portant du 36, des Succès deviendraient beaucoup plus avantageux sur l'ennemi.

S'il est possible de pouvoir disposer de deux frégates portant du 36, ne pouvant les donner à chacune des Divisions ou Escadres légères, il conviendrait de les faire naviguer ensemble pour Se joindre aux Divisions ou Escadres légères ; après avoir été 10 à 15 jours avec l'une, elles iront passer un pareil tems avec une autre elles alterneront de l'une à l'autre et l'Ennemi qui aurait envoyé après les Divisions ou Escadres légères pourrait être trompé.

Il paraît qu'il serait plus avantageux que ces batimens qui doivent composer ces Escadres légères se réunissent à la mer, afin que personne de terre n'ait connaissance de leurs dispositions, et l'ennemi sera mieux trompé.

Paris, le 5. Messidor L'an 2 de la Republique une et ind<sup>ble</sup>

Dalbarade

Le Comité de Salut Public approuve les dispositions cy dessus, et arrête en conséquence que lorsque l'armée Navale sera au complet les frégates et autres batimens légers, les Divisions ou Escadres legères en seront pourvues à mesure qu'il s'en trouvera de disponibles.

Le Commissaire de la marine et des Colonies est chargé de l'exécution du present arrêté.

**Annexe n°9 Transcription du texte d'un rapport de la 1<sup>ère</sup> division de la Marine du 1<sup>er</sup> octobre 1794<sup>5</sup>**

Rapport du 10 Vendémiaire 3<sup>e</sup>. année.

Sur le desir qu'a le Comité de Salut Public que les forces navales de la République puissent devenir dans la Méditerranée supérieures à celles des Ennemis qui S'y trouvent actuellement, afin de les en chasser par une affaire décisive, Le Commissaire de la Marine Soumet au Comité l'état actuel des forces navales des Ennemis dans la Méditerranée, ainsi que de celles de la République dans les deux mers en vaisseaux de ligne.

|                 |                     |                 |
|-----------------|---------------------|-----------------|
| Les Anglais ont | 21 V <sup>x</sup>   | 4 de 64         |
|                 |                     | 1 de 50 Compris |
| Les Espagnols   | 27.                 |                 |
| Les Napolitains | 5.                  |                 |
|                 | 53 V <sup>x</sup> . |                 |

Les Portugais en ont eu jusqu'ici 5. On en parle ici que pour mémoire.

Sur ces 27 V<sup>aux</sup>, les Anglais n'ont mis sous voile cette campagne que 17 vaisseaux, la précédente tous les 27 ont été en mer en même tems.

Les forces des Ennemis en V<sup>aux</sup> de Ligne et sous voiles sont de 21 anglais, 17 Espagnols et 5 Napolitains, Total 43 vaisseaux, non compris les Portugais portés pour mémoire.

Les forces de la République dans cette mer consistent en 11 V<sup>aux</sup> armés et 4 en armement, ceux-ci Seront armés d'ici à 4 décades.

Celles dans l'Océan Consistent en 34 V<sup>aux</sup> armés, La Division de 6 V<sup>aux</sup> qui est en Croisière compris, et un V<sup>au</sup> en armement à Rochefort.

Pour se trouver dans la méditerranée égal en nombre de Vaisseaux avec les Ennemis Seulement avec les 43 V<sup>aux</sup> qui sont sous voile, il faudrait que 28 V<sup>aux</sup> de L'Océan passassent dans la Méditerranée, qui avec les 15 qui y sont, égaleraient le nombre de 43 des Ennemis.

Une armée navale Composée d'un trop grand nombre de Vaisseaux obligée de Naviguer en Corps d'armée dans la Méditerranée, ne peut manquer pour peu qu'elle fasse de Séjour à la

---

<sup>5</sup> SHD-MV, BB1 8 f°125-126.

mer, de Se voir journellement diminuée par le fait des contraintes communes dans ces parages où les Coups de Vent sont très fréquents, et la Mer très fatigante pour les Vaisseaux par la Lame qui s'y trouve fort courte.

Vû le nombre de Vaisseaux Ennemis, quel est celui des vaisseaux de la République nécessaire, non pour Se trouver en grande Supériorité, mais Seulement pour balancer celui des ennemis réunis il faudrait un nombre égal de Vaisseaux, vu que les ennemis en ont beaucoup à trois ponts.

Dans cette Supposition pour égaler les 43  $V^{aux}$  des ennemis, il faudrait que 28 Vaisseaux de L'Océan se rendissent dans la Méditerranée pour se joindre aux 15 qui y sont. alors il ne resterait dans L'Océan que Six vaisseaux armés, un en armement à Rochefort, 2 à Brest en Radoub, et un Sur le point d'être Lancé à L'Orient.

Avec une pareille force navale, Si une affaire décisive avait lieu (la Supposant dans l'ordre pratiqué) on doit Croire, quoi que les faits à la mer et à la guerre soyent assez incertains, que le pavillon de la République Serait victorieux et planerait librement dans tous les Ports de la mer Méditerranée ; que la navigation des bâtimens marchands se ferait sans interruption, que les Ports seraient abondamment pourvus dans cette partie de tous les objets nécessaires à lever de l'étranger, qui ensuite refluerait dans L'intérieur.

Que nos forces pour la Méditerranée ne soyent que de 25 à 30 Vaisseaux, l'ennemi formera un Corps d'armée d'un pareil nombre de Vaisseaux, et avec le Surplus de ces Vaisseaux, il fera une escadre d'observation de sorte que l'armée française Sera inférieure, elle sera tenue en échec sans pouvoir agir dans la marche ordinaire.

Qu'un trop grand nombre de Vaisseaux se rende en flottes de L'Océan dans La Méditerranée, il a de fort dangers à courir par les avaries, par le Caprice et l'inconstance des Vents et de la Mer, plusieurs peuvent arriver avec de fortes avaries, et hors d'état de reprendre la Mer sans des réparations Conséquentes et de longue durée, ajouté à cela le cas, Si cette flotte en armée est obligée d'en venir aux prises avec l'ennemi, le mal que les Vaisseaux auraient reçu, quand même elle aurait l'avantage, ne pourrait pas être réparé de long-temps. Le Port La Montagne n'étant pas pourvu des objets nécessaires alors L'Ennemi serait encore supérieur dans cette partie, le mail que les Vaisseaux auraient reçu, ne serait pour lui qu'un très petit échec.

Le passage des 10  $V^{aux}$  de Brest pour se joindre aux 15 du Port La Montagne diminue fortement les forces navales de L'Océan, et laisse encore une grande différence en nombre de  $V^{aux}$  que les Ennemis ont.

Le passage des  $V^{aux}$  de Brest au port La Montagne soit en nombre pour égaler les Ennemis ou 10 seulement paraît dans l'un et dans L'autre avoir de grandes chances, et même pourra dans le 1<sup>er</sup> cas devenir funeste pour les intérêts de la République.

Dans le 1<sup>er</sup> cas L'anglais rentrerait maître de l'océan et bloquerait tous les Ports de la République. Sa navigation marchande se ferait avec toute assurance.

Nos Vaisseaux passant au port La Montagne peuvent être surpris d'une tempête ; s'ils font de la bris, de longtems ils ne pourront être réparés. L'ennemi dans ce cas resterait encore Supérieur en Vaisseau dans cette mer et par là il se trouverait supérieur en maître dans toutes les mers.

Dans le Second cas dix vaisseaux passés dans la méditerranée mettraient d'une part l'armée de Brest inférieure à l'armée anglaise ; par là il devient impossible à la République de Consolider la reprise de la Guadeloupe, et de recouvrer les Colonies.

Port La Montagne n'est pas assez approvisionné pour avoir dans ce moment une augmentation tout à coup de 10 Vaisseaux, et les accessoires nécessaires. Il est nécess<sup>re</sup> que la possession de la Guadeloupe soit Consolidée à la République, que St Domingue et autres possessions des antilles soient recouvrées, que L'anglais soit réduit à la nécessité de porter tous ses soins à la Conservation de ses propres Colonies.

Il faut pour remplir ces divers objets que L'anglais soit écrasé dans la Méditerranée, que l'armée Navale de L'Océan soit toujours composée d'une Marine à faire face à celle de l'anglais.

Les différents objets peuvent se concilier, aller ensemble, et à la fois, étant naturel qu'un peuple libre détruise son Ennemi qui veut lui ravir sa liberté pour le charger du poids de l'opprobre et de la tyrannie.

Avec 20 Vaisseaux et même 15 deux ponts et avec quelques divisions de frégates fournies d'obus et de boulets incendiaires, on peut espérer avec quelque Certitude des succès très avantageux contre la force navale de L'anglais de 21 V<sup>aux</sup>, les détruire ou les éloigner de la Méditerranée. Il ne faut que les ruses du métier pour empêcher que les Espagnols et Napolitains ne se joignent à L'anglais. D'ailleurs L'aspect des 15 Vaisseaux français rassurera l'anglais et L'Espagnol pour ne pas voir la nécessité de la jonction des deux armées. Le français devra aussitôt sa sortie profiter de la 1<sup>ère</sup> circonstance favorable pour attaquer les V<sup>aux</sup> anglais les plus à la portée du fusil Les Canons chargés les trois quarts en obus, et l'autre quart en Boulets incendiaires, si cette bordée ne fait pas renoncer la partie au V<sup>au</sup> anglais qui l'aura reçue, la seconde bordée et les Suivantes Seront chargées moitié en obus, un quart en Boulet incendiaires, et l'autre quart en boulets rouges, observant de ne tirer jamais qu'à coup sur. Ces mesures exigent le plus grand secret.

**Annexe n°10 Transcription du texte d'un arrêté secret du Comité de salut public du  
2 octobre 1794<sup>6</sup>**

Le Comité de salut public, Considérant 1°. qu'il est d'une urgente nécessité d'approvisionner les départemens du Midi. 2°. que cet approvisionnement ne peut avoir lieu que par la voye de la Mer, et en rendant à la Navigation de la Méditerranée la liberté et la Sureté qui Se trouvent contrariées dans cette Mer par la Supériorité des forces ennemies, Arrête ce qui Suit.

1°. Il Sera embarqué sans aucun retard sur chacun des Vaisseaux de ligne, et sur chacune des frégates qui se trouvent dans l'Océan, Scavoir sur chaque Vaisseau de ligne le nombre de 20 abus par chaque Canon Conformément à l'arrêté du Comité de Salut Public du ... et sur chaque frégate le nombre de 10 obus également par chaque Canon.

2°. Dans le cas ou la quantité des Obus préparés ne pourrait Suffire pour remplir ce nombre, il sera réduit au nombre de 15 par chaque Canon Sur les Vaisseaux de ligne.

3°. Il sera également embarqué Sur chaque Vaisseau de ligne, et Sur chaque frégate de l'Océan Cinq boulets incendiaires par chaque Canon.

4°. le même approvisionnement d'Obus & de Boulets incendiaires aura lieu Sur les Vaisseaux de ligne et Sur les frégates de la Méditerranée.

5°. aussitôt que l'armée navale de Brest Sera pourvue des Obus et Boulets incendiaires ci-dessus énoncés, Elle mettra en mer au 1<sup>er</sup> tems favorable. Elle y restera quinze jours, après lequel tems Elle reviendra mouiller en rade de Brest à moins qu'elle n'y air été obligée par Circonstance de force-majeure.

6°. Six Vaisseaux de 74 Canons avec deux ou trois frégates ayant les uns et les autres pour Six mois de Vivres à bord Seront détachés à la Mer de l'armée pour Se rendre au port de la Montagne, et Se joindre aux forces-navales de la Méditerranée.

7°. Six autres Vaisseaux de 74 Canons avec deux ou trois frégates ayant également les uns et les autres pour Six mois de Vivres à bord, Seront de même détachés de l'armée à la mer pour Se rendre aux Isles du Vent à la Guadeloupe, et en chasser les Ennemis qui pourraient s'y trouver.

8°. quinze jours après leur arrivée, lors que les ennemis Seront chassés ou détruits, ces Vaisseaux et frégates feront route pour Se rendre vers le Cap isle St Domingue. ils aborderont au Cap où ils prendront langue, et resteront peu de jours. ils se rendront ensuite dans les diverses parties de l'isle à L'Ouest et au Sud pour assurer les patriotes de la protection et du Secours de la

---

<sup>6</sup> RACSP, *Suppléments*, vol. 3, p. 397-398.

République. Le Commandant de cette Division aidera de tous ses moyens le Commandant des forces de terre pour chasser les ennemis dans le cas où il en resterait, de même que pour opérer qqes tentatives préliminaires Sur la Jamaïque.

9°. La Division destinée pour les antilles rentrera dans le Port de Brest au plus tard pour le 10 Germinal prochain. Les mouvemens de cette Division et du Séjour qu'elle devra faire dans les divers points des Colonies Seront réglés d'après ce terme fixé pour Sa rentrée à Brest.

Le Commissaire de la Marine et des Colonies donnera les ordres nécessaires pour l'expédition du présent arrêté et pour que dix Capitaines de Vaisseau avec deux officiers Généraux montant des Vaisseaux ~~destinés à partir dans la Méditerranée~~ se rendent Sur le champ à Paris afin d'être présents aux Epreuves secretes des Obus et des boulets incendiaires.

## **Annexe n° 11 Transcription du texte d'un ordre de dispositions des forces pour l'hiver 1794-1795 du 8 décembre 1794<sup>7</sup>**

Dispositions des forces-navales de la République de L'Océan, pendant l'hiver.

Tous les Vaisseaux, frégates et autres batimens de guerre de la République qui ont besoin d'être radoubés ou réparés, le seront avec toute la Célérité possible. ils seront ensuite armés et mis en état de prendre la mer, de manière qu'il n'y en ait aucun qui ne Soit prêt à appareiller au plus tard le 15 Germinal prochain.

à mesure que les Vaisseaux et frégates seront armés à Rochefort, L'Orient et autres Ports, s'ils n'ont pas de destination particulière, il se rendront à Brest pour faire partie de l'armée-navale.

Tous les Vaisseaux de L'Océan font partie de l'armée-navale sous le Commandement du Vice-amiral Villaret toutes les fois que l'armée navale n'aura pas ordre d'être à la Mer, elle se tiendra à la rade de Brest prête à appareiller et à tenir la Mer, et elle ne pourra être moindre de 21 Vaisseaux.

Il sera disposé une Division de 6 Vaisseaux de 74 Canons, trois frégates et trois Corvettes pour Croiser sur divers points des Isles du Vent, et Sous le Vent, de manière à ce qu'elle effectue sa rentrée pour le 10 floréal à Brest, et dans le cas qu'elle fut contrariée pour y arriver, elle rentrera dans ceux de Rochefort ou de L'Orient.

Il Sera embarqué Sur les Vaisseaux en sus du Complet de l'Equipage 20 marins et 30 Volontaires de garnison il sera également embarqué sur les frégates et Corvettes en Sus du complet de l'Equipage des marins et des volontaires de garnison en proportion de leur Capacité.

Il sera embarqué Sur Les Vaisseaux de la Division un officier général de terre, deux officiers d'artillerie et un Ingénieur, 12 à 1500 fusils, quatre Canons de Campagne et attirails d'artillerie, munitions de guerre et 2000 piques.

il sera embarqué à bord des batimens de la Division pour Six mois de Vivres pour tous les hommes qui seront à bord.

Cette Division partant de Brest ira directement établir une Croisière de quelques jours aux isles du Vent après y avoir parcouru quelques parages, et abordé à la Guadeloupe et autres possessions françaises, s'il en est de recouvrées, elle ferait route pour St. Domingue pour y croiser quelques jours. Elle aborderait au Cap ou au Port de Paix.

---

<sup>7</sup> SHD-MV, BB4 37 f°143-145.



Si Le Commandant de la Division arrivé aux Isles du Vent ou Sous Le Vent, trouve à faire quelque coup de main sur les isles anglaises par un débarquement Sans exposer, ni compromettre les hommes du débarquement, ni les batimens de la république qui luy sont Confiés ; il l'effectuera, et fera à l'ennemi tout le mal qu'il pourra, en S'emparant de tous les batimens de guerre et de Commerce, et autres objets qu'il Sera possible, même des possessions. Il tachera de diviser les habitans pour rendre à l'anglais, S'il est possible, tout le mal qu'il a fait à la france.

Le Commandant de la Division assurera à tout chef Civil et militaire, et à tous les Républicains dans les possessions où il abordera, que la Convention-Nationale est bien disposée à les Soutenir, et à leur faire passer tous les Secours qui se trouveront possibles.

il laissera dans le dernier point de la Colonie qu'il quittera pour s'en retourner en france, les Canons de Campagne, attirails d'artillerie, munitions de guerre, les fusils et les piques qu'il aura embarqués et qui lui deviendront inutiles.

il devra couler ou brûler tous les batimens qu'il sera dans le cas de prendre Sur les Ennemis et qui ne seront pas importants à Conserver, ainsi que tous ceux qui en les Expédiant courraient trop de risques de retomber au pouvoir de l'Ennemi, et ceux qui en diminuant trop les Equipages seraient dans le cas de compromettre les batimens qui lui Sont confiés.

En revenant en france, la Division tachera d'approcher les Côtes des Etats-unis d'amérique pour, route faisant, S'emparer ou chasser les batimens de guerre ennemis qui peuvent s'y rencontrer.

Cette croisière ne pourra pas être prolongée dans aucun cas au-delà du terme du 15 Germinal fixé pour la rentrée de la Division à Brest, Rochefort ou L'Orient si ce n'est pas un arrêté du Comité de Salut-Public.

Les frégates et autres Batimens lgers disponibles Seront envoyés en Croisière au nombre de deux jusqu'à six ensemble dans les divers points convenables pour intercepter les batimens ennemis qu'ils pourront rencontrer. tous les soins seront portés pour faire arriver dans les ports de la République tous les batimens dont le chargement consistera en bled, farine, toute espèce de vivres, marchandises de première nécessité, objets d'approvisionnement, et munitions dont le chargement ne Serait pas important, seront coulés ou brulés, ainsi que tout ceux qui en diminuant trop les Equipages, Seraient dans le cas d'exposer ou de Compromettre les batimens de la République, de même que toute prise pour laquelle on craindrait qu'elle ne retombât au pouvoir de l'ennemi. le but de ces croisières étant de faire le plus de mal possible à la navigation de l'ennemi ; toute l'activité et la Célérité possibles devront y être portées.

Le Comité de Salut-Public approuvant les dispositions des forces-navales ci-dessus, arrête que le Commissaire de la Marine et des Colonies donnera les ordres et instructions nécessaires pour l'Exécution, en Se Conformant aux dites dispositions.

**Annexe n°12 Transcription du texte d'une lettre du Commandant Desagenaux datée de mai-juin 1795<sup>8</sup>**

Corvette *La Musette*, partie de Brest le 6 Pluviose pour l'île de Saint Domingue, et de Retour a Lorient le 1<sup>er</sup> Prairial an 3<sup>e</sup> de la Répub. Faise :

Joseph Aug<sup>in</sup> Desagenaux  
Commandant la Corvette La Musette  
A  
La Convention Nationale

Citoyens représentants

Ayant été Expédié par la commission de la Marine et des Colonies, pour aller prendre connoissance de la Situation exact dans laquelle se trouvoit la partie française de l'île de S<sup>t</sup> Domingue,

J'appareillai de la rade de Brest le 6 Pluviose et fis route pour me rendre a ma destination. Après avoir été trois fois battu par la tempête dans la traversée et longtemps balloté par la contrariété des Vents ; J'arrivai le 26 Ventose a la hauteur du Cap (1) ou J'étais attendu par quatre bâtiments de guerre ennemis (vaisseaux et fregates), croisant depuis la grange Jusqu'à la pointe de l'ouest de l'isle de la Tortue ; pour atteindre le port, il me falu passer au millieu d'eux, - La Marche superieure de la Musette nous fit echapper a leur poursuite, et nous mouillames sur la Rade du Cap le même jour a 3 heures après midi. Ayant fait capture dans la Traversée de deux prises richement chargees, l'une Espagnole et l'autre anglaise. Etant a L'ancre Je fis un Salut de 21. Coups de canons qui me fut rendu de Suite coup pour coup ; par la batterie du petit carénage.

Un des Bâtiments ennemis (L'Intrépide V<sup>eau</sup> Anglais de 64.) qui m'avoit chassé avec le plus d'acharnement, vint virer de bord aportée de canon du fort picolet et restat en panne au Vent du grand recif Jusqu'à 6. Heures du Soir, pour etre sandoute témoin oculaire de la fête.

Le rivage étoit couvert de Citoyens et de Citoyennes de toutes couleurs faisant retentir l'air de cris répétés de vive la République ! vive la liberté. La Corvette ne tarda pas à être entourée d'embarquations remplies des défenseurs du Cap, brûlant tous du louable desir de recevoir des

---

<sup>8</sup> SHD-MV, BB4 85 f°177-185.

nouvelles positives de France, ayant été près de deux ans Sans en avoir reçu aucunes que de tres indirects, et ayant pendant tout ce temps soutenu Sans aucun secours, une guerre cruelle Contre les tyrans et les Brigands de l'interieure et de l'exterieure coalisés contre la liberté, et ayant deplus Supporté avec un courage etonnant toutes les horreurs de la faminue la Plus affreuse.

La premiere question que me firent les citoyens qui monterent les premiers abord, fut de me demander avec l'air inquiet, si la France vouloit bien sincerement la liberté générale des noirs ; nous les reçumes comme des frères, et les assurames au nom de la République française, que la Convention Nationale étoit bien disposée a les soutenir de tout son pouvoir, que J'étais de Nouveaux porteur du décret du 16 Pluviose an II et que Sous peu ils recevroient des secours imposants de la mère-partie ; alors ceux qui étoient restés dans les embarquations Veinrent abord avec confiance, La corvette ne fut plus assé grande pour les contenirs, ils monterent Jusque Sur la pomme des mâts, et les cris répétés de Vive la liberté ! vive la République ! vive la Convention ! Vive la mère-partie ! se firent entendre de toutes parts ; les Citoyens Sur le rivage temoignerent aussi leur Joie en répondant par les mêmes cris a ceux qui étoient abord de la Musette.

Je me rendis a terre, arrivé sur la cale de la République je fus en quelque sorte enlevé, et porté jusqu'au Gouvernement, aux acclamations usitées chez les peuples libres.

Le soir étant accompagné du Commandant de la Place se me rendis à la municipalité, qui étoit extraordinairement assemblée (un peuple nombreux assistoit a cette séance). Je lui fis part de ma mission et lui réitérai ce que J'avais déjà dis abord de la Corvette. Le maire, le C<sup>an</sup> Fleury (Noir) aux noirs des Citoyens composant la Commune du Cap et des autres communes de cette dépendance dit un discours tendant a voter des remerciements a la Convention nationale pour avoir bien voulu leur envoyer des frères de France, pour les assurer que la mère-patrie n'avoit point oublié Ses enfants de S. Domingue. Nous Sommes enchantés, dit-il, des succès que nos frères d'armes ont remporté sur les tyrans de l'Europe ; mais nous sommes aussi revêtus du glorieux nom de français et notre cri de ralliement est comme le leur, vivre libre ou mourir ! Vive la République une et indivisible ! a ce moment des cris d'alegresse Se firent entendre de toutes parts. – Je reçus et donnai le baiser fraternel au maire et au Commandant de la place. la douce Satisfaction de Savoir qu'ils n'étoient point abandonnés de la France, comme les Ennemis de la République ont cherché a le leur persuader ; l'espoir enfin de recevoir bientôt des Secours de la patrie, leur fit oublier toutes leurs misères, ranima leur courage, et la Joie la plus sincère parut peinte Sur toutes les figures. Quel Spectacle attendrissant pour l'homme sensible et vraiment républicain !

Le Citoyen Laveaux, commandant en chef les forces de la république a S<sup>t</sup> Domingue faisant sa résidence au Port-Paix ; il fut arrêté que je partirais par terre avec les dépêches dont J'étois porteur, pour me rendre auprès de ce Général. Le 28. Je me mis en Campagne accompagné d'une forte escorte de Cavalerie. – Je fus encore Sur la Route témoin du plusieurs scenes attendrissantes ;

les Nouveaux citoyens cultivateurs et Soldats, descendus des montagnes a la nouvelle de l'arrivée d'un bâtiment venant de France, bordoient les Chemins depuis le Cap jusqu'au Port-Paix ; après m'avoir tous tenu le même langage en me demandant s'il étoit bien vrai que la France vouloit qu'ils furent tous libres (2), sur l'assurance que je leur en donnais, ils m'offroient des fruits et des vivres de toutes Espèces, plus qu'il n'en falloir pour moi et mon Escorte, refusant toute espèce de Payement ; les femmes me presentoient leurs enfans en me priant de dire a la Convention nationale Qu'ils Seroient toujours bon Citoyens, et qu'ils n'oublioient Jamais qu'ils devoient leur liberté a la France.

Le 29 J'arrivai au Port-paix, où je reus le même accueil qu'au Cap les mêmes transports de joie et le même patriotisme Se manifestant. Je remis au Fénra Laveaux les paquets dont j'étais chargé.

Pendant mon Séjour dans la Colonie de St Domingue, j'ai parcourus depuis le Port-paix Jusqu'au cordon de l'est, les villes les bourgs et les Camps, au Pouvoir de la France ; malgré les instigations perfides et désastreuses de quelque factieux, J'ai vu avec le plus grand plaisir l'amitié et la Concorde régner entre les Citoyens de toutes couleurs ; depuis qu'ils connoissent le décret bienfaisant du 16 pluviôse, l'ordre Existe et les Nouveaux Citoyens sont ou cultivateurs ou Soldats. De Sages réglemens leur accordent le tiers du Produit en Nature, et les propriétaires, non émigrés Jouissent des deux autres tiers ; ce moyen a réussi a Exiter leur emulation, ils travaillent a faire du Surcre Sur toutes les habitations, dont les moulins non pas été brûlés. les cafériers promettent beaucoup pour la récolte prochaine.

Il ne faut donc plus que de bonnes lois pour maintenir l'ordre et reprimer les malveillants, qui continu de prôner avec de mauvaises intentions, que le regime de la liberté est impraticable dans les colonies. ils m'ont tous dit, Citoyens Représentants, Qu'ils recevroient avec empressement les lois qu'il vous plaira de leur envoyer, pourvu toutes fois, qu'elles n'attendent point aux droits Sacrés de la Liberté que la France leur a fait connoître ; leur amour et leur inviolable attachement a la République française, les porte Naturellement a en être les plus Zélés défenseurs ; ils ont tous juré de la maintenir aux prix de leur Existence, plutôt que de jamais se Soumettre a l'Esclavage que les tyrans leur offrent chaque jour sous les Couleurs les plus flatteuses.

« Si jamais le glaive de la tyrannie nous obligerait a fuir de nos villes, et à abandonner la Plaine ; voilà, m'ont-ils dit, en me montrant les montagnes les plus élevées, le refuge assuré de notre liberté. » le même esprit anime les citoyens de la Partie de L'ouest et du Sud.

Laveaux (blanc), Général en chef défend avec la bravoure qui est commune a tous les Républicains qu'il commande, la Partie de l'isle qui est Située entre le môle et la riviere Salée, dans la dépendance de laquelle se trouve la Ville du Port-Paix.

Le commandant Villatte (mulâtre) défend la Partie située entre cette rivière et le Cordon de l'Est dans la dépendance du Cap (3).

La partie de l'Ouest comprise depuis le môle jusqu'aux portes de St. Marc est occupée et défendue par l'armée sous les ordres du Commandant Toussaint Louverture (noir africain) : ce commandant se disposait à faire le Siège de St. Marc.

La Partie du Sud est aussi vigoureusement défendue par les républicains sous les ordres du commandant Rigaud (Quarteron).

quelque temps avant mon arrivée, le Cap Tiburon et Léogane venoient d'être pris par ce général, qui à l'époque du 12 germinal, faisoit aussi le Siège de Port au Prince. (4).

Lors de mon départ du Cap, les anglais se trouvoient donc circonscrits dans les possessions des Villes du môle, Jérémie, Saint-marc, et le Port-au-Prince qu'ils ne posséderont pas long-temps si ces deux derniers plans n'appartiennent déjà à la République.

Le fort Dauphin est au pouvoir des Espagnols, il faudroit des forces maritimes pour s'emparer avec avantage de cette Place, et du môle St Nicolas, ou les anglais et les Espagnols ont toujours quelque Vaisseaux et fregates en Stations.

Les Corsaires français de St. Domingue ont aussi fait des Prodiges de Valeur (5) : par les riches captures qu'ils ont faites en tout genre sur les ennemis de la République, il n'ont pas peu contribué à sauver la Colonie qui s'est trouvée pendant quelques temps à deux doigts de sa Perte, ayant manqué de munitions de Guerre et des choses de premières nécessités pour la ville.

Le 20 Germinal ayant reçu du Général Laveaux et des autres autorités constituées, des Paquets pour la Convention Nationale et la commission de la Marine et des Colonies, J'appareillai de la rade du Cap et fis route pour France. Après avoir fait Capture dans cette Traversée du Navire anglais Le Robin, destiné pour la Jamaïque, et essuïé plusieurs chasses à l'entrée du Golfe de Gascogne, Je suis arrivé à Lorient le 1<sup>er</sup>. Prairial l'an 3<sup>e</sup>. de la République <sup>fais</sup> une et Indivisible.

Salut, Respect et attachement inviolable à la Représentation Nationale

J A Desagenaux  
Enseigne de V<sup>au</sup>. Non Entretenu

(1) les anglais et les Espagnols étoient parfaitement instruits de l'Expedition.

(2) les malveillants ont fait courir le bruit à St. Domingue que la Convention avoit retiré le décret de la liberté générale des Noirs, et que les premières forces qui arriveroient de France seroient pour les réduire de Nouveaux à l'Esclavage. S'ils ne s'empressoient de se défaire du reste des blancs attachés au parti de la République on leur a aussi dit que si le Roi avoit été Guillotiné cest qu'il

avait voulu les rendre libres. il n'y a point d'artifice et de perfidie qui n'aient été mises en usage pour semer la discorde parmi les Citoyens des différentes couleurs, avec la criminelle intention de donner ce moyen, aux Ennemis de la République le triomphe facile qu'offre toujours la division.

(3) d'après l'aveu du général des citoyens de toutes couleurs, cette partie de la Colonie doit son Salut a Villatte.

(4) Rigaud est à la Partie du Sud et de l'ouest ce que Villatte est a celle de L'est.

(5) dernièrement quatre chaloupes ont pris à l'abordage dans les parages du Cap Tiburon, une corvette anglaise armée de 24 canons de 9. Et de 200 hommes d'équipage ; ont voit aussi Sur la rade du Cap plusieurs bâtimens anglais et Espagnols armés de 16 et 18. Canons, pris a l'abordage par de très petits corsaires français. Je cite ces traits de bravoures, qui ne cèdent en rien a celle de nos anciens flibustiers, pour faire connoître l'intrépidité de Nos frères de S<sup>t</sup>. Domingue.

**Annexe n° 13 Transcription du texte d'un projet d'opérations de Redon de  
Beaupréau du 22 août 1795, avec double approbation de Truguet et du Comité de  
salut public<sup>9</sup>**

Rapport au Comité de salut public

Au moment même où la République a conclu la paix avec l'Espagne, je proposai au Comité de mettre en mer deux divisions pour intercepter les navires anglais qui tenteraient l'atterrissage des côtes de cette puissance. Le projet était de profiter de la sécurité des ennemis, d'envoyer chez les Espagnols les prises que nous pourrions faire, et trouver même un refuge dans leurs ports. Le Comité l'adopta, les ordres furent donnés en conséquence, les divisions sont probablement parties, et je crois que l'on a fait une bonne opération.

Dans l'état de pénurie où se trouvent les ports de la ci-devant Bretagne, il étoit impossible d'y ordonner cet armement quand bien même la présence des Anglais dans la baie de Quiberon ne peut pas rendre très difficile, il fallait donc l'exécuter à Rochefort, qui avait suffisamment de vivres et qui offrait une portance sûre, mais par une suite nécessaire à cette mesure ce port se trouve entièrement dégarni, et puisqu'il n'y reste plus que deux frégates sur rade, et cependant le comité me paraît dans l'intention d'y armer la frégate qui va partir pour la Guadeloupe et les bâtimens destinés pour l'Inde. Je crois pouvoir répondre de l'expédition de la Guadeloupe, mais si le gouvernement veut toujours que celle de l'Inde soit faite à Rochefort, il faut faire à l'avance les dispositions convenables. En supposant qu'il soit nécessaire d'y rassembler, pour cet objet, une frégate de 40 canons portant du 24 et du 18, deux ou trois autres de 36 et quelques corvettes, on pourrait y faire passer ces bâtimens de Lorient, dès que les circonstances le permettront. Je ne pense pas que les Anglais puissent tenir dans la baie de Quiberon encore bien longtems, et comme le trajet est fort court, la moindre absence suffirait pour assurer la sortie de cette petite division.

D'un autre côté nous avons trois frégates et 40 et plusieurs bâtimens légers au Port du Passage. La paix étant ratifiée et les Espagnols ne nous inquiétant plus sur cette côte, il faudrait les faire rentrer à Rochefort, avant que les Anglais ne stationnassent dans ces parages, ce qui pourrait peut-être arriver. Par ce moyen nous réunirions dans ce port 9 frégates, qui pourraient subvenir en même temps à l'expédition de l'isle de France, et à celle de St Domingue, si on vouloit en envoyer une ou deux de plus.

---

<sup>9</sup> SHD-MV, BB1 10 f°225-227.



Nous avons à Brest, au moyen de celles qui doivent y passer à Lorient, à peu près 15 ou 16 tant sur la rade que sur le port, et à la fin de la saison, Rochefort se trouverait tout naturellement regarni, dès que les frégates employées aux croisières sur la côte d'Espagne seroient rentrées.

Je sens que dans les circonstances actuelles ce mouvement peut entraîner quelques hazards ; mais obligé de faire face aux besoins du moment avec des ressources précaires, d'ordonner les armemens dans le seul port où nous ayons des subsistances, d'éviter pour les transports d'approvisionnement et d'artillerie les routes de la cy devant Bretagne, et en même tems de ne pas me départir du système de défense et d'attaque adopté par le Comité, il a fallu d'abord exécuter ses ordres. S'il donne son assentiment aux vues que je lui propose, je lui prendrai à l'avance toutes les mesures d'exécution, de manière à ce que des frégates et des corvettes neuves et bien choisies, soient successivement envoyées à Rochefort, qu'elles y trouvent des approvisionnements et des équipages.

Quand les difficultés se multiplient par la force même des circonstances, il faut faire usage de toutes ses ressources, et n'ayant pas le choix des moyens, on doit au moins prendre ceux qui offrent les moindres inconvénients.

Redon

Ce projet présenté par le Commissaire de la Marine et des Colonies est très sage, il est le seul qui puisse rendre exécutable à Rochefort les expéditions projetées. Il est nécessaire de mettre à son exécution une grande célérité attendu le prompt départ des divisions que l'on doit y armer.

Truguet.

Approuvé au Comité de salut public

5 fructidor an 3e

**Annexe n°14 Transcription du texte d'un rapport au nouveau ministre sur  
l'état de la marine daté du 21 juillet 1797<sup>10</sup>**

Paris, le 3 Thermidor l'an 5<sup>e</sup> de la République française  
Rapport sur la situation actuelle des divers détails du Bureau des Ports

Le Ministre sait que les attributions du Bureau des Ports se divisent en trois grands détails principaux :

l'administration des Ports, proprement dite,  
les travaux hydrauliques,  
et l'Artillerie.

L'administration des Ports comprend les constructions, les armements, les plans de campagne, &c<sup>a</sup>. On va donner, sur la situation actuelle de chacune de ces parties un aperçu rapide, mais qui suffira au Ministre pour prendre connoissance de ce qui existe et pour décider ce qui doit se faire.

Nous avons aujourd'hui sur les chantiers 15 Vaisseaux et 14 fregates en construction. Si les travaux continuent avec quelque activité, on peut esperer que 2 Vaisseaux, dont l'un à Lorient, l'autre à Toulon, seront mis à l'eau vers la fin de l'année : on pourra peut-être lancer, dans cet intervalle, 3 ou 4 fregates.

Dans l'impossibilité de terminer les constructions par economie, attendu le defaut de fonds, on s'étoit proposé de livrer à l'entreprise l'achevement des Cinq vaisseaux de Rochefort et de 3 de Lorient. Deux compagnies se sont présentées pour entreprendre ce travail, et on en mettra les conditions sous les yeux du Ministre.

Dans le courant de cette année, on n'a pu terminer qu'un vaisseau et une fregate.

Au surplus, comme on va s'occuper de dresser l'etat des dépenses de l'an 6, et que pour poser les bases de ce travail, il faut determiner le nombre de bâtimens qui seront achevés et mis Sur les chantiers, dans le cours de l'année prochaine : on présentera très incessamment un rapport détaillé sur cet objet.

---

<sup>10</sup> SHD-MV, BB1 14 f° 32-38.

Brest.

On a déjà rendu compte de vive voix au Ministre des projets que le Directoire avoit adoptés pour les armements. Le premier plan étoit de réunir à Brest, vers le mois de Thermidor ; une armée navale de 50 Vaisseaux Espagnols et Français, et de tenter un département, à force ouverte, en Angleterre mais l'issue malheureuse du combat contre Jervis a placé les Espagnols dans un état de détresse, tel qu'il est devenu impossible de compter sur leur secours : et l'on s'est borné à reprendre le projet d'une expédition en Irlande. Il a été décidé que d'un côté, l'Escadre du Texel porteroit dans le nord de cette isle 15 mille hommes de troupes Bataves, et que l'Escadre de Brest débarqueroit 8 à 10 mille Français dans le Sud ou dans l'Ouest. Dans le principe cette dernière Escadre devoit être composée de 27 Vaisseaux y Compris la *Révolution* actuellement à Rochefort. Mais la pénurie de fonds, d'hommes et d'approvisionnements a Forcé de se restreindre à 15 vaisseaux tout-au-plus, sous les ordres du Contre-amiral Du Chayla.

Le Général Hoche avoit été chargé du Commandement des troupes, et c'est pour recevoir des instructions qu'il vient d'arriver à Paris.

En attendant que l'Escadre soit entièrement armée, on en a détaché une division composée d'un Vaisseau de 74, d'un V<sup>au</sup> râsé, de 3 fregates et 3 bâtiments légers, commandée par le Chef de division Gantheaume : pour stationner à Bertheaume et Camaret, afin d'empêcher l'ennemi de pénétrer dans l'Iroise et jusqu'à l'ouvers de la rade de Brest. Il est constant que depuis qu'on a pris cette mesure, les Anglais n'osent plus s'approcher, comme il le faisoient auparavant, surtout depuis qu'ils ont acquis la certitude que nos bâtiments avoient sur eux l'avantage de la marche.

Toulon.

L'Escadre de la Méditerranée, composée de 6 Vaisseaux et de 3 Fregates, commandés par le Contre-amiral Brueys, vient de partir pour Venise. La révolution qui s'est opérée dans ce Gouvernement a Fait tomber au pouvoir de la France la Marine venitienne et les munitions navales qui se trouvoient dans ses arsenaux.

Il paroît cependant que l'attente du Directoire ne seroit pas entièrement remplie Sur les ressources qu'on croyoit trouver à Venise. On avoit annoncé que la Marine de cette Puissance étoit composée de 6 Vaisseaux de 70, 2 de 64 et 6 fregates de 30 à flot, et de 5 vaisseaux de 74, 3 de 70, 1 de 64, 3 fregates de 40, 4 de 30 sur les chantiers ; en tout 17 vaisseaux et 13 fregates. Mais on ne sait pas encore s'il sera possible de rassembler les 8 vaisseaux et les 6 fregates qui sont à la mer : et l'on ne peut compter jusque ce moment que sur 2 Vaisseaux qui ont à bord des troupes Françaises. A l'égard des bâtiments en constuction, il paroît constant qu'on ne pourra terminer tout-au-plus que 2 ou 3 vaisseau et peut-être quelques fregates ; encore ces travaux sont-ils dans un état de longueur que la mauvaise volonté des venitiens eternisera, si on ne prend des mesures vigoureuses pour les

activer. On voit aussi, par les Comptes qui ont été rendus Par l'Ingénieur Forfait et le Directeur des mouvements Roubaud, que l'Arsenal est dépourvu des approvisionnements de première nécessité ; et tous les officiers et administrateurs qui ont été envoyés à Venise s'accordent à dire que la Marine tant vantée de cette République est bien loin de mériter sa réputation.

Enfin, quand on parviendra à enlever la majeure partie de ces bâtimens, on n'acquerreroient pas des vaisseaux susceptibles de se battre en ligne, attendu a défectuosité de leur construction, le peu d'épaisseur des bordages, l'infériorité de leur artillerie, &<sup>a</sup> ; ils égaleroient tout-au-plus les vaisseaux de 50 de médiocre qualité. Les fregates paroissent meilleures ; encore n'ont-elles pas, à beaucoup près, la forme avantageuse des nôtres.

Quoiqu'il en soit, il est très important de faire entrer dans nos ports tout ce que nous pourrions extraire de Venise. Les instructions expédiées au Contre-amiral Brueys lui indiquent les précautions qu'il doit prendre, pour s'assurer cette conquête, et en faire Jouir promptement la République.

Rochefort.

Il existe à Rochefort un vaisseau (*La Révolution*) deux fregates et 4 Corvettes, indépendamment de quelques bâtimens légers destinés à la protection du Cabotage.

Le vaisseau et les fregates sont à peu de chose près en état de prendre la Mer. Dans le nombre des 4 corvettes, une est destinée à Se rendre au Sénégal, l'autre doit faire partie de la Division qui conduira le G<sup>al</sup> Hedouville à S<sup>t</sup> Domingue. Les deux dernières sont disponibles.

On doit observer que la corvette armée pour le Sénégal devoit y porter un officier d'administration pour s'occuper des moyens d'établir Sur la côte d'Afrique une colonie de déportation. La pénurie n'a pas permis encore d'expédier ce bâtiment.

Lorient.

Le port de Lorient n'a plus que quelques petits bâtimens affectés à l'escorte des Convois : il ne paroît pas même qu'il soit possible d'en réduire le nombre.

Le vaisseau L'Hercule, qui va être incessamment à la mer, pourroit entrer sur le champ en armement ; servir de noyau à une petite division, ou se réunir à l'armée navale de Brest.

Dunkerque et Flessingue.

Onze fregates et corvettes qui étoient dans ces ports viennent d'être mises, par un arrêté du Directoire, à la disposition d'un particulier. Il ne reste plus à Flessingue que la fregate la *Rassurante* et la corvette *La Malicieuse*, et à Dunkerque que la Corvette la *Républicaine* : ces deux bâtimens ont ordre d'aller croiser dans les mers du nord.

Le Havre.

Le Ministre sait qu'il existe au havre une flotille composée de 3 avisos, 6 à 8 grandes canonnières et de 25 bateaux canonnières aux ordres du Cap<sup>e</sup>. De V<sup>au</sup> Muskeyn. Cet officier a ordre de reprendre les isles S<sup>t</sup>. Marcouff et de protéger ensuite le Cabotage, le long de la côte. Il étoit même dans les projets du Vice-Amiral Truguet d'employer la flotille à des opérations plus importantes, si la première réussissoit. Il est instant que le Ministre se prononce sur l'emploi de ces bâtiments.

Nous avons toujours au havre 4 fregates en armement, que la présence continuelle des ennemis et surtout le défaut d'équipages, retiennent dans ce port.

3 corvettes qui s'y trouvoient également enchaînées, ont reçu ordre d'en partir comme Parlementaires, et d'effectuer leur retour à Brest ou au moins à S<sup>t</sup>. Malo.

Enfin la Gabarre La *Menaçante*, chargée de bois de construction depuis plus de 18 mois attend toujours, pour mettre à la voile, que les mers soient libres et qu'on lui donne une escorte.

Cherbourg.

La Corvette la *Mignonne*, en armement à cherbourg, est destinée à porter incessamment à la Guadeloupe des Déportés des isles du Vent. Ce bâtiment est prêt à mettre à la voile aussitôt que ces Déportés seront rendus dans le port.

La fregate la *furieuse* y doit être incessamment lancée à la mer.

Ce port, ainsi que celui de S<sup>t</sup>. Malo, ne renferme presque plus de ces bâtiments stationnaires qui ne rendoient aucun service à la République, et causoient des dépenses considérables.

Nantes.

Le Ministre a donné ordre de préparer dans ce port l'armement de la Division qui portera le Général Hedouville à St. Domingue : elle sera composée des fregates :

|               |                                    |
|---------------|------------------------------------|
| La Loire      | ... Cap <sup>e</sup> . Desagenaux, |
| La Sémillante | ... Cap <sup>e</sup> . Montalau,   |
| La            | , Corvette de Rochefort.           |

Il restera à Nantes la fregate la *Créole* qui vient d'être mise à l'eau, et le Brick la *Découverte*, très joli bâtiment d'une marche que l'on dit supérieure.

On ne parle pas de plusieurs corvettes et bâtiments légers destinés à l'escorte de convois, qui suffisoient à peine à ce service.

C'est de ce port que sont expédiées la majeure partie des munitions navales destinées pour Brest, Lorient et Rochefort. Ces approvisionnements sont expédiés sur des chassemarées, et la

navigation de ces petits bâtiments s'effectue avec une grande activité. Sans doute, le Ministre conservera ce système qui produit une immense économie de tems et d'argent. Il seroit seulement bien essentiel de destiner quelques fonds pour payer le fret des chassemarées et mettre un terme aux Justes réclamations des propriétaires.

Bordeaux.

Ce port n'a que la fregate la *Volontaire* en armement. Ce bâtiment, qui sort des chantiers et qui sera bientôt en état de partir, pourroit porter les agents de Cayenne et de la Guadeloupe, ou au moins celui de cette dernière Colonie. Cette proposition avoit été déjà proposée au G<sup>al</sup>. Truguet et il l'avoit adoptée. Il conviendra que le Ministre fasse connoître ses intentions à cet égard.

Bayonne.

Le port de Bayonne n'a que trois fregates sur les chantiers : il ne s'y fait aucun armement.

Après avoir mis sous les yeux du Ministre une esquisse rapide des forces disponibles dans les ports, on va lui présenter la situation des bâtiments en mission.

Isle de France.

La Division aux ordres du C.A. Sercey est composée de 6 fregates dont une est au moment d'effectuer son retour en France. Cette force est bien insuffisante comparativement à celles que les Anglois entretiennent dans les mers de l'Inde. Si la guerre continue sans doute le Ministre s'occupera de l'augmenter et d'envoyer dans ces parages un renfort assez considérable pour résister à l'ennemi.

La Corvette la *Mutine*, Cap<sup>e</sup>. Poniers est partie de Brest, il y a près de 3 mois pour porter à Batavia un agent supérieur de la Rép<sup>e</sup>. Batave ; mais ce bâtiment ne doit pas toucher, à son retour, à l'isle de France. On n'a pas eû de ses nouvelles depuis son départ.

Cayenne.

7 Corvettes ou Bricks ont été successivement expédiés pour cette Colonie. Il paroît, d'après les dernières comptes que l'agent du Directoire a rendus, que ces bâtiments ont fait quelques prises. Il y a très longtemps qu'on n'a eû aucune connoissance des opérations de cette petite Division.

Guadeloupe.

Il ne reste plus à la Guadeloupe que la fregate la *Pensée* et la Corvette la *Vénus*. L'agent du Directoire a armé quelques autres petits bâtiments, et il n'a pas laissé que de porter des Coups

assez sensibles au Commerce de l'ennemi. On croit cependant qu'il conviendrait de renforcer cette station.

S<sup>t</sup>. Domingue.

On a des inquiétudes sur la fregate *l'harmonie* qui restoit seule à S<sup>t</sup>. Domingue avec deux petits Bricks. Cette colonie a le plus grand besoin de forces navales ; et, à l'exception de quelques petits corsaires qui paroissent avoir obtenu des succès, elle se trouve entièrement au dépourvu.

C'est au Ministre à examiner si la Division qui va être expédiée de Nantes n'est pas trop insuffisante pour S<sup>t</sup>. Domingue, et s'il n'est pas très urgent d'y faire passer du renfort.

Les fregates la *Meduse* et *l'Insurgente*, qui avoient été envoyées dans cette Colonie, l'année d<sup>ere</sup>, sont aujourd'hui bloquées à Newport par des forces supérieures, et on ne prévoit pas l'époque à laquelle ces bâtimens pourront échapper à la surveillance de l'ennemi.

Cadix.

La fregate la *vestale*, après le combat honorable qu'elle soutint, il y a plusieurs mois, entra à Cadix pour se reparer ; elle est toujours dans ce port, retenue par l'Escadre de l'amiral Jervis.

Croisières.

Nous n'avons, dans ce moment, en croisiere que les fregates *la Concorde* et *la Néréyde* et la Corvette *la Bergere*, commandées par le Cap<sup>e</sup>. Papin. On n'a aucune nouvelle de cette Division qui doit croiser Sur les Açores et qui est partie de Rochefort le 10 Prairial.

N. B. On a parlé, à l'art. Toulon, de l'Escadre du C. A. Bruys : on doit ajouter aux forces en activité dans la Méditerranée une Division composée de 2 V<sup>aux</sup>. de 60, ci-dessous Vénitiens, 2 fregates, 3 corvettes et de quelques autres bâtimens destinés à l'expédition sur Corfou.

En parcourant ce tableau, on voit combien il importe d'établir un système quelconque d'activités des forces navales, Le Gal. Truguet, occupé d'une grande expédition, s'étoit trouve dans la nécessité de tout sacrifier à l'objet que le Gouvernement se proposoit alors. Aujourd'hui qu'il paroît que cette expédition n'aura pas lieu, il est essentiel de harceler les Anglais, de les attaquer sur plusieurs points à la fois, et d'avoir toujours dans l'océan atlantique une force mobile prête à se porter partout et assez rapidement pour déjouer la Surveillance et la Supériorité de l'ennemi.

Malheureusement la Marine manque de fonds même pour acquitter les dettes les plus sacrées et les plus urgentes. Le découragement, la misère et les armemens en Course ont multiplié les désertions, il n'existe presque plus de bons matelots dans les ports. Les moyens à prendre pour rappeler les marins au Service, seroient : 1°. de payer plus exactement la solde ;

2°. d'acquitter religieusement les mois de famille ;

3°. de limiter la Course pendant l'Eté ;

4°. de mettre en vigueur les lois et arrêtés contre la désertion ;

5°. Enfin, de permettre aux marins qu'on leur payeroit sur le champ le tiers ou la moitié des prises qu'ils feront à l'avenir, sauf au Gouvernement à S'aider dans ce moment d'une partie de ce produit, et surtout de tenir cette promesse.

Ce n'est pas seulement pour les armements que des fonds réels sont de la plus urgente nécessité toutes les autres parties du service sont menacées d'un danger imminent, si l'on ne vient promptement au Secours de la Marine. Il est dû, dans tous les ports, plusieurs mois aux ouvriers ; les Boulangers ne veulent bientôt plus leur fournir du pain ; la troupe attend souvent son prêt pendant plusieurs Décades, et tous récemment encore celle de Brest a causé les plus vives inquiétudes. Les officiers civils et militaires sont réduits à la misère la plus affreuse ; et si l'on a pu jusqu'à présent contenir le mécontentement par des promesses, l'instant est arrivé où le désespoir ne connoîtra peut-être plus de bornes.

D'un autre côté, les magasins sont absolument vides, et les besoins se font sentir d'autant plus impérieusement que depuis longtems on manque de tout, et que les objets dont on a été forcé de se servir, sont parvenus au dernier degré de dépérissement.

Sans doute les bureaux des fonds et des approvisionnements auront présenté au Ministre ces affligeants détails ; sans doute aussi son énergie, sa prévoyance et ses vives sollicitations auprès du Directoire Exécutif lui donneront les moyens de sortir de la Crise dans laquelle se trouve aujourd'hui la Marine.

On soumettra au Ministre un rapport particulier sur les travaux maritimes et l'artillerie : on s'occupe dans ce moment, de ce travail.



## Annexe n°15 Documents iconographiques

### 1. Tableau du port de Brest en 1793



*Vue de l'intérieur du Port de Brest*

1795

Huile sur toile (H. 162 cm x l. 260,5 cm)

Jean-François Hue (1751-1823)

Musée du Louvre, déposé au musée national de la Marine, Paris (inv. 5396)

2. Estampe représentant l'incendie du Cap-Français en juin 1793



*Vue de l'incendie de la ville du Cap Français, Arrivée le 21 Juin 1793.*

1794

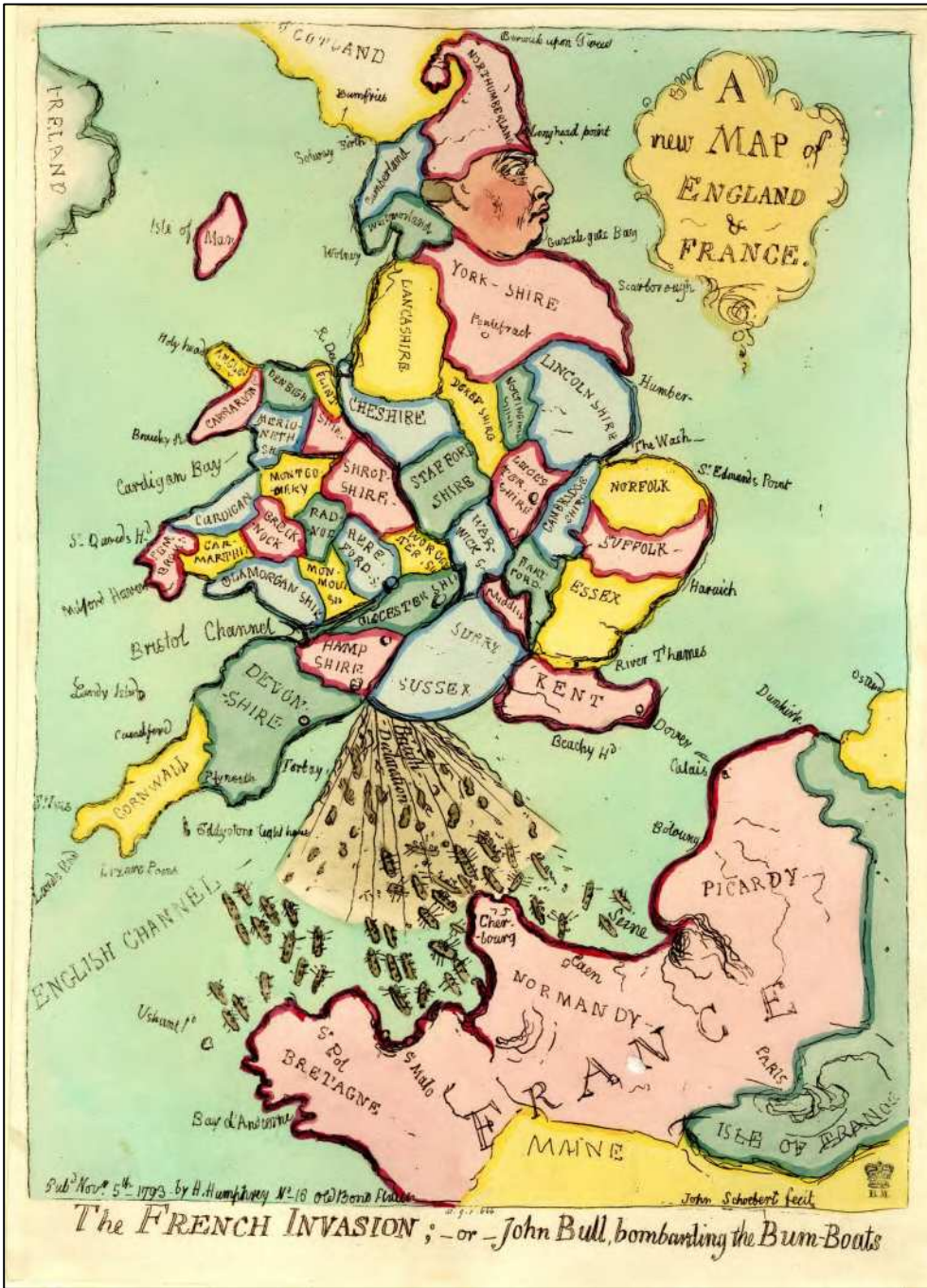
Estampe (H. 57,5 x l. 76,5 cm)

Pierre Jean L. Boquet (1751-1817) & Jean-Baptiste Chapuy (1760-18..)

BnF – Gallica, Paris (inv. RESERVE QB-201 (171)-FT 5)



3. Caricature de Gillray concernant la peur de l'invasion en 1793



*The French invasion; - or - John Bull, bombarding the bum-boats*

1793

Gravure (H. 36,5 cm x l. 26,1 cm)

James Gillray (1756-1815)

National Portrait Gallery, Londres (inv. NPG D13016)

4. Étendard de la marine républicaine capturé lors de la bataille de Prairial (1<sup>er</sup> juin 1794)



Étendard capturé par la marine britannique lors de la bataille de Prairial

1794

Imprimé (H. 68,6 cm x l. 66 cm)

National Maritime Museum, Greenwich (inv. AAA0564)



5. Dessin traitant de la fin du *Vengeur du Peuple*



*Nauffrage du vaisseau Le Vengeur*  
s.d.

Dessin (H. 39,5 x l. 54,5 cm)

Louis Laffite (1770-1828)

BnF – Gallica, Paris (inv. RESERVE FOL-QB-201, 135)

6. Aquarelle représentant la *Montagne*



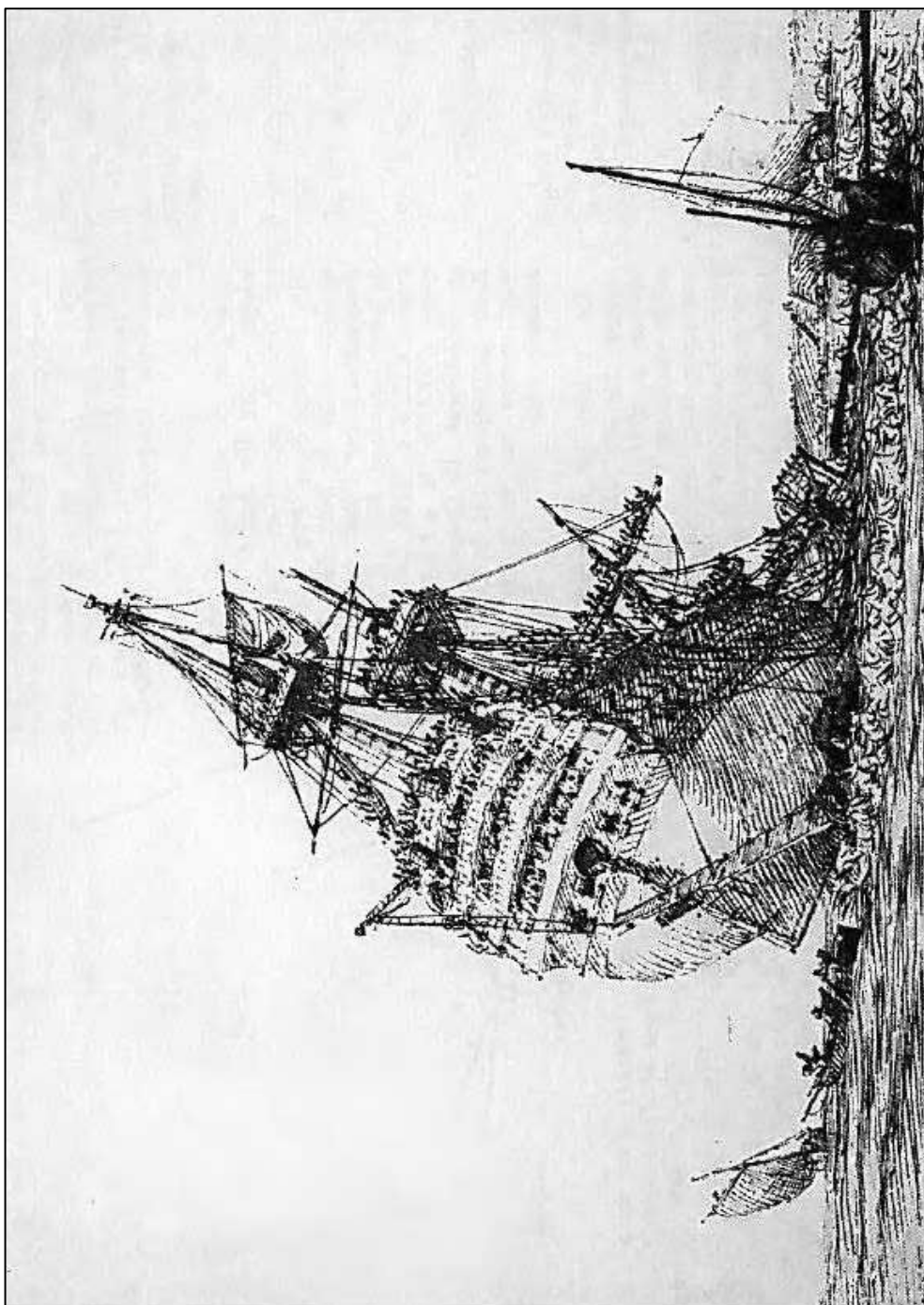
*La Montagne*

Aquarelle

Philippe-Jacques de Louthembourg (1740-1812)

Victoria and Albert Museum, Londres

7. Dessin du naufrage du Républicain survenu en décembre 1794



*Le vaisseau Le Républicain échoué sur la roche Mingant*  
s.d.

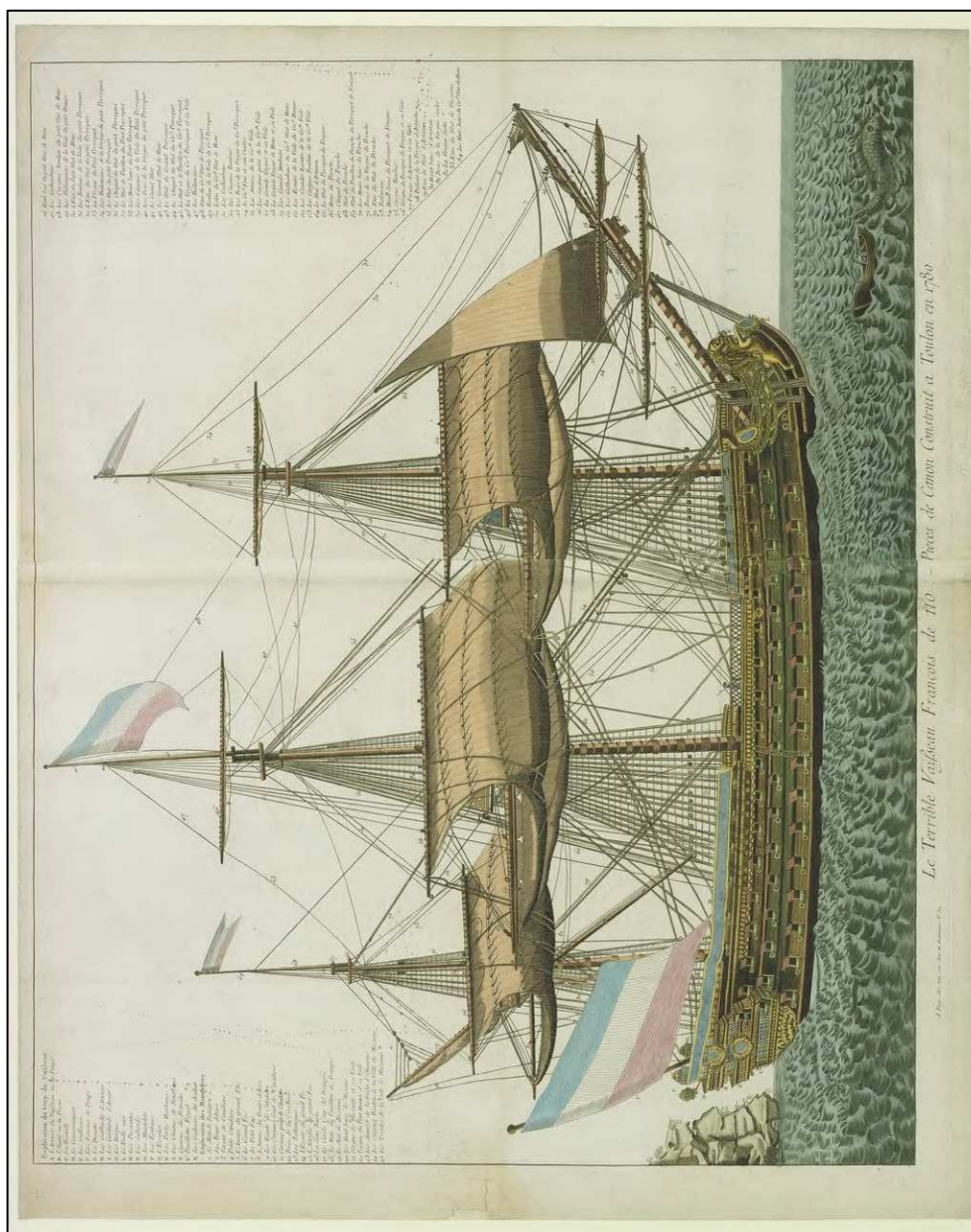
Dessin (H. 19 cm x l. 23 cm)

Pierre Ozanne (1737-1813)

Musée du Louvre, déposé au musée national de la Marine, Paris (inv. 32089, Recto)



## 8. Estampe représentant le vaisseau français *Terrible*



*Le Terrible, vaisseau françois de 110 pièces de canon construit à Toulon en 1780*  
s.d.

Estampe

BnF – Gallica, Paris (inv. RESERVE FT6-QB-201, 172)



## 9. Matériel archéologique issu de l'épave du *Séduisant*

Mobilier du *Séduisant*, naufragé le 16 décembre 1796  
Adramar – Atlas Ponant (matricule du gisement : 029SED001)



Manche d'arme blanche (659SED29)  
Laiton  
Déposées au musée du sauvetage, Île de Sein



Contre-platines de fusil (916SED29)  
Alliage cuivreux  
Déposées au musée des phares et balises,  
Ouessant



Canon (874SED29)  
Bronze  
Déposé à la mairie d'Ouessant



Obusier de vaisseau modèle 1786  
(1909SED29)  
Bronze  
Déposé au musée national de la Marine, Paris

10. Les succès navals britanniques vus par Gillray en 1798



*John Bull taking a luncheon: - or - British cooks, cramming old grumble-gizzard, with bonne-chère*

1798

Gravure (H. 27,3 cm x l. 38 cm)

James Gillray (1756-1815)

National Portrait Gallery, Londres (inv. NPG D12661)



11. La pression britannique à Brest en 1803 vue par Gillray



*John Bull Peeping into Brest*

1803

Imprimé (H. 35 cm x l. 24,3 cm)

Attribué à George Woodward (1765–1809)

National Maritime Museum, Greenwich (inv. PAF3950)

## Table des illustrations

|                                                                                                                                         |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Illustration n°1 : Plan du vaisseau de 74 canons modèle Borda/Sané .....                                                                | 71  |
| Illustration n°2 : Obusier de vaisseau modèle 1786 et caronades .....                                                                   | 74  |
| Illustration n°3 : « Bonnet de la liberté » frappé en tête de mât sur la frégate <i>Unité</i> ....                                      | 94  |
| Illustration n°4 : Dessin proposé en remplacement des fleurs de lys, et sceaux réalisés pour la marine républicaine. ....               | 98  |
| Illustration n°5 : James Gillray, <i>A French Hail Storm, - or - Neptune losing sight of the Brest Fleet</i> , 10 décembre 1793.....    | 179 |
| Illustration n°6 : « Effet des épreuves du tir des obus et boulets incendiaires sur un membre de vaisseau de 74 canons ».....           | 270 |
| Illustration n°7 : « Profil du membre de vaisseau de 74 canons offrant le déchirement et disloquement des parts qui le composent »..... | 271 |
| Illustration n°8 : Corps de pompe du vaisseau les <i>Droits de l'Homme</i> .....                                                        | 290 |
| Illustration n°9 : « La liberté des mers », par Nicolas Ozanne.....                                                                     | 332 |
| Illustration n°10 : Sceaux de la marine républicaine avant et après la réforme de 1795 .....                                            | 353 |
| Illustration n°11 : Papier à en-tête du Ministère de la Marine en l'an VI .....                                                         | 487 |
| Illustration n°12 : Projet de figure de proue dessiné par Pierre Ozanne .....                                                           | 530 |

## Table des tableaux

|                                                                                                                                                         |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Table n° 1 : Modifications onomastiques du 25 septembre 1792.....                                                                                       | 97  |
| Table n° 2 : Doubles rations d'alcool accordées sur le vaisseau le <i>Mont Blanc</i> pour motif de fête civique durant la période révolutionnaire ..... | 99  |
| Table n° 3 : Chronologie du rassemblement de la flotte atlantique à Belle-Île en 1793 .....                                                             | 175 |
| Table n° 4 : Volonté exprimée par les vaisseaux de la flotte le 16 septembre 1793..                                                                     | 190 |
| Table n° 5 : Composition de l'escadre légère de Van Stabel, novembre 1793.....                                                                          | 200 |
| Table n° 6 : Ligne de bataille française au 28 mai 1794 .....                                                                                           | 226 |
| Table n° 7 : Ligne de bataille française au 1 <sup>er</sup> juin et destin des vaisseaux.....                                                           | 231 |
| Table n° 8 : Répartition des morts au combat lors de la bataille de Prairial .....                                                                      | 236 |
| Table n° 9 : Situation des effectifs de la marine à Brest à l'été 1794.....                                                                             | 237 |
| Table n° 10 : Effectifs des matelots à Brest le 4 juillet 1794.....                                                                                     | 237 |
| Table n° 11 : Escadre de Nielly lors de sa sortie de septembre-octobre 1794 .....                                                                       | 251 |
| Table n° 12 : Composition et ordre de la flotte de Brest au moment de la sortie du « Grand Hiver » .....                                                | 286 |
| Table n° 13 : Effectifs des équipages à Brest le 20 mai 1795 .....                                                                                      | 308 |
| Table n° 14 : Escadre de Villaret lors de sa sortie du 11 juin 1795 .....                                                                               | 312 |
| Table n° 15 : « Batiments de guerre composant les forces navales de l'arrondissement de Cherbourg, le port de Granville excepté » .....                 | 342 |
| Table n° 16 : Effectifs des équipages à Brest le 25 août 1795.....                                                                                      | 345 |
| Table n° 17 : Vaisseaux de ligne disponibles et armés au sein des principales nations belligérantes à l'automne 1796. ....                              | 393 |
| Table n° 18 : Vaisseaux de la flotte de débarquement en Irlande, décembre 1796 ..                                                                       | 410 |
| Table n° 19 : Effectifs des matelots à Brest le 19 janvier 1797.....                                                                                    | 438 |
| Table n° 20 : Station de Bertheaume au printemps 1797 .....                                                                                             | 452 |
| Table n° 21 : La flotte de Brest au départ de la croisière de 1799 .....                                                                                | 542 |

## Table des schémas

|                                                                                                         |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Schéma n°1 : L'expédition de Moulton sur l'Escaut, novembre/décembre 1792.....                          | 117 |
| Schéma n°2 : Sortie de la division Morard/Duval, mars 1793 .....                                        | 150 |
| Schéma n°3 : Croisière de la division Kéranguen, décembre 1793 / janvier 1794.....                      | 214 |
| Schéma n°4 : Bilan de la stratégie indirecte dans l'Atlantique à l'été 1794 .....                       | 238 |
| Schéma n°5 : Seconde croisière de Nielly dans l'Atlantique, octobre-novembre 1794..                     | 254 |
| Schéma n°6 : Trajet de la flotte principale de Villaret durant la croisière du « Grand<br>Hiver » ..... | 289 |
| Schéma n°7 : Évolutions de la flotte française et bataille de Groix. ....                               | 316 |
| Schéma n°8 : La campagne navale française dans l'Atlantique en 1796.....                                | 380 |
| Schéma n°9 : Projets français de débarquement en Irlande, 1796-1798.....                                | 408 |
| Schéma n°10 : La sortie de l'expédition d'Irlande, 15-16 décembre 1796 .....                            | 415 |
| Schéma n°11 : Trajectoires de Hoche et de Morard de Galles vers l'Irlande .....                         | 419 |
| Schéma n°12 : Trajet aller et retour des frégates de Savary en 1798.....                                | 520 |

## Glossaire

### **Abordage**

Collision non souhaitée entre deux navires.

### **Amariner**

Habituer un homme, un équipage à la mer.

### **Arrimage**

Arrangement de tout ce qui entre dans l'intérieur du vaisseau.

### **Balaou**

Petite goélette commune dans les Antilles.

### **Bonnette**

Voile que l'on peut établir en dehors des vergues, sur des bout-dehors, des deux côtés du vaisseau, quand on est vent arrière ou grand largue.

### **Bordée**

Décharge de toute l'artillerie d'un des côtés du navire.

### **Boucaut**

Fût gros et court, dans lequel on met ordinairement des marchandises sèches.

### **Bouline (courir la)**

Punition impliquant tout l'équipage, qui consiste à faire passer le condamné entre deux haies de matelots qui le frappent avec des gascettes.

### **Cape (à la)**

Allure où certaines voiles sont à contre, ce qui arrête le navire mais lui permet d'être mieux à même d'essuyer les coups de vent.

### **Ceintrage**

Consiste à entourer un vaisseau de plusieurs tours d'un câble ou grelin, afin de le lier, lorsqu'on craint qu'il ne s'entrouvre.

### **Charnier à eau**

Espèce de barrique ou de futaille de la forme d'un cône tronqué dans laquelle on met l'eau que l'équipage doit boire chaque jour, lorsqu'on est à la mer.

**Coups de cale (condamnation à des)**

Il s'agit, en France, d'attacher le condamné à une barre de cabestan, elle-même reliée à une vergue du grand mât et de le jeter ainsi à la mer à une ou plusieurs reprises. La cale se trouve au sommet de la hiérarchie des punitions physiques.

**Débouquement**

Approches d'un détroit ou d'un passage entre des îles, soit en général un goulet d'étranglement pour la navigation.

**Écart**

Jonction, bout-à-bout, de deux pièces de charpente.

**Embosser (s')**

Mouiller de manière à présenter son travers à l'adversaire.

**Étoupe**

Fibres de chanvre, généralement issues de cordages usagés, qui servent à calfater les coques, c'est-à-dire à les rendre étanches.

**Évent**

Diamètre du calibre du canon et celui du boulet.

**Four à réverbère**

Un four à réverbère voit la chaleur qu'il produit renvoyée par sa voûte vers une zone séparée physiquement de celle où se produit la combustion.

**Hérisson**

Type de munition incendiaire.

**Larder (une voile)**

Passer une voile renforcée avec de l'étope sous le navire, afin d'aveugler une voie d'eau.

**Louvoyer**

Courir au plus près du vent, par bords successifs, pour se rapprocher d'un point situé dans la direction de l'origine du vent.

**Ponantais**

De l'Atlantique. Mot qui n'a plus officiellement cours sous la Révolution, Ponant et Levant ayant été remplacés par Océan et Méditerranée.

**Préceinte**

Pièce extérieure du bordage, qui contrairement à d'autres éléments du bordage ne passe pas par les sabords, ce qui en fait une des pièces les plus fortes du navire.



**Prendre un ris**

Raccourcir les voiles, les huniers, par exemple, de toute la voile comprise entre une bande de ris et la vergue.

**Radoub**

Opération de réparation des navires qui vise à mettre l'unité en état de reprendre la mer.

**Rafrâchir**

Il s'agit d'un temps de repos et surtout de ravitaillement en légumes, eau douce, bois à feu, viande fraîche, pain frais, etc.

**Rasé (vaisseau)**

Le premier des deux ponts du vaisseau est rasé, ce qui transforme le navire en une très lourde frégate.

**Refonte**

Opération de réparation des navires de plus grande ampleur que le radoub ; véritable reconstruction de l'unité : toutes les pièces anciennes sont retirées et remplacées par des neuves, depuis la quille jusqu'au couronnement.

**Remonter au vent**

Se rapprocher de l'origine du vent, en tirant des bords.

**Salut**

En mer, le salut se fait par un certain nombre de coups de canon (à blanc).

**Serre (à la)**

Position du canon au repos. En temps normal, les canons sont amarrés de manière à minimiser le jeu, tranche contre la muraille du navire au niveau de la boucle de serre.

**Serre-file**

Dernier vaisseau de la ligne de bataille.

**Tartane**

Barque employée en Méditerranée qui porte une voile latine.

**Tomber sous le vent**

Se déplacer involontairement dans la direction du vent par l'effet de la dérive.

**Vaigrage**

Ensemble des vaigres, soit le bordage intérieur d'un vaisseau.

**Valet**

Fréquemment appelés bourre, les valets sont traditionnellement constitués d'une pelote de fils carets servant à retenir la charge dans le canon.

## Index des noms de lieux

- Aboukir, 29, 36, 77, 140, 177, 178, 180, 317, 484, 486, 492, 494, 496, 498, 501, 502, 507, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 527, 528, 529, 532, 533, 567, 570, 574, 575
- Açores, 55, 222, 245, 248, 249, 359, 363, 366, 378, 452
- Angleterre, 17, 26, 29, 37, 39, 53, 65, 68, 70, 100, 114, 115, 116, 118, 120, 128, 130, 131, 132, 134, 135, 145, 147, 152, 160, 167, 168, 170, 176, 179, 196, 197, 198, 204, 205, 217, 233, 235, 240, 242, 245, 247, 248, 263, 282, 283, 295, 298, 307, 310, 315, 329, 334, 336, 347, 348, 388, 397, 399, 404, 413, 428, 432, 439, 440, 444, 445, 446, 448, 462, 464, 469, 470, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 480, 484, 485, 486, 487, 488, 490, 491, 493, 495, 498, 499, 501, 502, 503, 505, 510, 515, 518, 521, 535, 548, 554, 567, 574, 575
- Antilles, 22, 29, 37, 55, 57, 61, 65, 91, 92, 103, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 114, 119, 133, 134, 139, 142, 146, 147, 148, 152, 157, 162, 168, 173, 185, 196, 217, 241, 242, 243, 246, 251, 260, 291, 300, 301, 334, 346, 364, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 374, 380, 385, 386, 387, 393, 399, 400, 406, 429, 434, 454, 455, 456, 459, 463, 476, 489, 492, 525, 544, 561, 573, 574
- Atlantique, 14, 22, 25, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 46, 49, 50, 52, 54, 55, 56, 102, 121, 133, 144, 146, 147, 157, 163, 174, 178, 181, 182, 184, 185, 195, 201, 211, 217, 225, 234, 237, 238, 239, 245, 246, 254, 255, 258, 265, 268, 276, 277, 279, 280, 283, 299, 303, 306, 307, 310, 321, 326, 345, 347, 363, 364, 365, 366, 375, 378, 380, 391, 397, 437, 438, 440, 454, 468, 469, 472, 478, 486, 489, 490, 491, 492, 501, 503, 504, 507, 509, 512, 515, 518, 534, 535, 544, 549, 550, 551, 552, 561, 562, 568, 573
- Audierne, 430, 505
- Baltique, 36, 54, 68, 72, 142, 245, 450, 491, 551, 576, 579
- Bantry, 390, 398, 407, 412, 413, 415, 418, 421, 422, 423, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 544
- Belle-Île, 25, 161, 174, 175, 176, 177, 178, 187, 194, 310, 312, 315, 316, 317, 321, 429, 556
- Bertheaume, 149, 234, 235, 287, 346, 452, 460, 461, 518, 522, 534, 543
- Brest, 8, 9, 10, 13, 14, 22, 25, 29, 36, 37, 38, 41, 43, 45, 46, 52, 54, 55, 62, 66, 67, 79, 87, 88, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 99, 100, 101, 103, 105, 106, 107, 110, 112, 119, 120, 121, 123, 125, 126, 127, 133, 134, 136, 137, 139, 140, 146, 147, 148, 149, 151, 152, 153, 156, 157, 158, 161, 164, 169, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 181, 182, 185, 186, 187, 188, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 198, 200, 204, 205, 206, 208, 209, 211, 212, 213, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 227, 228, 229, 233, 234, 235, 236, 237, 240, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 254, 255, 256, 259, 261, 266, 268, 272, 273, 275, 276, 277, 280, 281, 282, 283, 284, 286, 287, 288, 289, 290, 292, 295, 296, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 317, 318, 319,

321, 327, 328, 332, 336, 338, 339, 340, 343, 344, 345, 346, 347, 353, 358, 359, 360, 362, 363, 364, 366, 377, 378, 388, 391, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 417, 418, 421, 423, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 435, 437, 438, 439, 440, 441, 443, 444, 451, 452, 453, 458, 459, 460, 461, 464, 466, 467, 473, 479, 480, 481, 482, 483, 485, 495, 498, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 510, 517, 518, 519, 521, 522, 523, 528, 529, 531, 532, 533, 534, 536, 537, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 550, 551, 552, 555, 556, 558, 563, 564, 565, 567, 572, 573, 574, 575, 577, 578

Cadix, 55, 100, 105, 309, 358, 362, 364, 365, 376, 380, 382, 383, 384, 385, 387, 389, 398, 408, 440, 465, 483, 502, 508, 528, 538, 539, 544, 545, 546, 548, 549, 550

Camaret, 413, 417

Carthagène, 437, 440, 508, 527, 545, 548, 558

Cherbourg, 44, 53, 341, 342, 343

Camperdown, 454, 464, 468, 470, 483, 508

Cancale, 54, 196, 205, 219, 220, 221, 229, 234, 235

Cap Clare, 245, 251

Corse, 120, 182, 267, 304, 320, 392, 432, 510, 511

Dunkerque, 105, 116, 126, 247, 266

Égypte, 25, 66, 389, 461, 464, 472, 473, 480, 482, 484, 485, 486, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 503, 504, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 517, 519, 528, 532, 536, 537, 539, 540, 545, 547, 549, 564, 566, 567, 570, 574, 575

Espagne, 39, 55, 58, 68, 113, 114, 116, 120, 131, 132, 141, 142, 204, 207, 245, 249, 305, 337, 348, 349, 360, 371, 374, 384, 385, 387, 388, 391, 392, 393, 440, 449, 454, 464, 469, 501, 502, 508, 527, 528, 532, 535, 537, 538, 550, 570

États-Unis, 17, 19, 22, 37, 39, 68, 106, 116, 142, 143, 144, 168, 169, 172, 186, 201, 216, 218, 222, 223, 224, 239, 246, 278, 279, 280, 311, 326, 330, 334, 347, 361, 367, 368, 375, 376, 449, 450, 451, 486, 487, 488, 489, 491, 515, 516, 524, 525, 526, 527, 560, 561, 566, 567, 568

Fishguard, 25, 434, 435, 445, 469, 574

Fort-Royal, 108, 109, 113, 167, 241

Grande-Bretagne, 11, 24, 59, 66, 68, 69, 75, 115, 116, 118, 120, 123, 131, 136, 142, 149, 152, 173, 176, 247, 258, 266, 276, 279, 296, 307, 326, 329, 334, 355, 359, 366, 367, 374, 375, 376, 380, 392, 393, 431, 432, 434, 444, 445, 446, 449, 450, 451, 464, 465, 468, 469, 474, 486, 487, 489, 490, 500, 501, 508, 514, 515, 516, 517, 525, 553, 556, 570, 574, 576, 580

Granville, 189, 195, 196, 209, 342, 460

Hougue (la), 21, 331, 341, 342, 343

Groix, 176, 177, 287, 291, 310, 311, 312, 313, 314, 316, 317, 320, 328, 331, 336, 338, 339, 343, 362, 363, 399, 510  
 Guadeloupe, 35, 108, 109, 111, 112, 133, 142, 238, 241, 242, 243, 281, 306, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 376, 507, 527, 560, 561  
 Guyane, 25, 57, 92, 380, 450, 454, 456, 457, 463, 477, 478, 507  
 Hyères, 314, 320, 331  
 Île d'Aix, 101, 175, 376, 378, 380, 381, 387, 408, 519  
 Île d'Yeu, 348, 349, 364  
 Îles du Vent, 109, 110, 241, 367  
 Îles Sous-Le-Vent, 55, 380  
 Irlande, 25, 55, 116, 131, 132, 206, 213, 244, 245, 247, 249, 275, 288, 294, 339, 347, 354, 359, 361, 366, 385, 389, 390, 391, 393, 396, 397, 398, 400, 401, 403, 404, 405, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 425, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 444, 452, 458, 459, 460, 464, 467, 469, 470, 472, 483, 484, 485, 493, 495, 499, 500, 501, 507, 508, 509, 512, 515, 516, 517, 518, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 528, 534, 538, 539, 540, 542, 543, 544, 546, 552, 554, 565, 567, 570, 574, 575, 576  
 Iroise, 234, 347, 396, 409, 410, 413, 414, 415, 416, 417, 452, 504, 518, 522  
 Lorient, 37, 61, 76, 126, 157, 175, 186, 190, 209, 223, 240, 252, 291, 302, 303, 308, 310, 314, 315, 317, 318, 327, 338, 341, 343, 344, 345, 346, 347, 360, 362, 363, 437, 480, 505, 506  
 Manche (la), 193, 195, 217, 219, 434, 494, 502  
 Méditerranée, 8, 9, 13, 36, 50, 55, 65, 68, 92, 110, 115, 120, 121, 134, 141, 159, 177, 181, 182, 209, 256, 259, 267, 268, 272, 275, 276, 277, 280, 282, 283, 291, 297, 300, 303, 304, 305, 307, 319, 321, 322, 326, 329, 330, 337, 357, 364, 391, 435, 437, 453, 454, 469, 481, 492, 495, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 504, 508, 510, 511, 513, 514, 515, 528, 531, 532, 533, 534, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 554, 557, 564, 567, 573, 574  
 Mer du Nord, 115, 117, 247, 265, 307, 308, 500, 515, 528, 551, 552  
 Meudon, 7, 8, 42, 255, 257, 264, 265, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 278, 280, 322, 411, 429, 479, 504, 563, 573  
 Noirmoutier, 157, 215, 348  
 Nootka, 57, 58, 59, 83, 570  
 Nore, 35, 434, 447, 468, 580  
 Océan Indien, 36, 132, 146, 155, 251, 301, 390, 391, 397, 459, 536  
 O'Neill, 120, 320, 555  
 Ostende, 118, 149, 500  
 Provinces-Unies, 68, 115, 116, 118, 136, 277, 298, 301, 306, 333

Quiberon, 11, 13, 76, 157, 187, 190, 192, 193, 196, 198, 208, 216, 282, 310, 313, 314, 322, 327, 328,  
 330, 337, 344, 345, 346, 348, 364, 401, 403, 580  
 Raz de Sein, 248, 409, 414, 415, 416, 417, 418, 504, 505, 522, 523, 543  
 Portsmouth, 55, 94, 100, 134, 224, 229, 428, 429  
 République batave, 39, 68, 306, 356, 373, 393, 397, 441, 449, 483, 517, 532, 535  
 Rochefort, 37, 38, 57, 97, 107, 175, 176, 184, 185, 186, 188, 209, 223, 225, 242, 244, 245, 265, 266,  
 309, 337, 347, 348, 358, 359, 363, 364, 372, 378, 381, 386, 399, 408, 409, 454, 474, 477, 480, 507,  
 517, 519, 521, 524, 535, 546, 550, 551, 561  
 Saint Domingue, 111, 134, 169, 371, 455, 535  
 Sainte-Lucie, 112, 241, 371, 372  
 Spithead, 135, 233, 396, 428, 434, 447, 448, 468  
 Terre-Neuve, 37, 56, 101, 145, 186, 200, 247, 376, 378, 380, 381, 382, 386, 387, 388, 397, 408, 423,  
 465, 469, 566, 574  
 Texel, 69, 277, 298, 388, 467, 498, 536, 553, 555  
 Torbay, 55, 179, 277, 298  
 Toulon, 9, 24, 36, 71, 78, 87, 92, 98, 104, 106, 110, 120, 141, 146, 156, 167, 173, 181, 182, 183, 185,  
 186, 187, 189, 191, 193, 196, 197, 202, 204, 206, 209, 240, 250, 255, 259, 266, 267, 268, 273, 277,  
 283, 303, 304, 305, 307, 319, 321, 322, 331, 354, 357, 358, 359, 360, 361, 365, 391, 395, 437, 440,  
 453, 465, 474, 480, 482, 495, 496, 498, 499, 501, 503, 508, 509, 510, 511, 531, 545, 546, 547, 548,  
 555, 557, 573  
 Trafalgar, 36, 223, 485, 514, 579  
 Vendée, 13, 60, 123, 153, 156, 157, 160, 161, 162, 164, 169, 174, 175, 176, 177, 180, 216, 242, 278,  
 318, 321, 343, 349, 354, 385, 474

## Index des noms de personnes

Abercromby, Ralph, 242, 364, 365, 366, 367, 372, 373, 380, 465  
Aved-Magnac, Jean-Charles François, 317, 338, 339, 340  
Barère, Bertrand, 8, 143, 144, 172, 196, 209, 235, 246, 259, 268, 490, 491  
Barras, Paul, 44, 354, 356, 395, 397, 398, 430, 431, 439, 440, 442, 450, 454, 459, 460, 462, 463, 465, 466, 494, 495, 523, 527, 531, 535, 536, 554, 555  
Barthélemy, François, 442, 459, 463, 472  
Baudouin, Alexis, 27, 243, 371, 372, 373, 374  
Bedout, Jacques, 84, 286, 312, 339, 410, 416, 424, 425, 426, 428, 429, 431  
Bellegarde, Louis Alexandre Cassier de, 258, 259, 263, 264  
Belley, Jean-Baptiste, 239, 240  
Bertrand de Molleville, Antoine François, 87, 88, 89, 119, 259  
Billaud-Varennes, Jacques Jean, 219, 220, 265, 456  
Blad, Claude Antoine Auguste, 328, 329, 345, 346  
Boissier, Pierre Bruno, 350, 351, 355  
Bompard, Jean-Baptiste, 140, 168, 186, 226, 227, 228, 519, 521, 522, 523  
Bonaparte, Napoléon, 19, 27, 29, 36, 37, 38, 70, 108, 109, 120, 374, 377, 381, 389, 390, 391, 392, 399, 406, 411, 423, 448, 453, 461, 466, 468, 472, 474, 480, 482, 484, 485, 486, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 501, 503, 507, 509, 510, 511, 512, 513, 515, 526, 527, 529, 532, 536, 537, 540, 556, 557, 558, 560, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 570, 571, 574, 576, 577, 578, 579  
Borda, Jean-Charles de, 70, 71, 73, 79, 200, 208, 350, 480, 481, 504  
Bourdon de Vatry, Marc-Antoine, 554, 563  
Bouvet, François-Joseph, 7, 81, 83, 194, 269, 273, 340, 341, 344, 346, 347, 411, 414, 416, 417, 418, 420, 421, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 430, 435  
Bréard, Jean-Jacques dit Bréard-Duplessis, 121, 136, 159, 162, 191, 195, 200, 201, 204, 205, 213, 220, 284  
Bridport, Alexander Hood, vicomte de, 313, 315, 316, 317, 344, 362, 396, 428, 432, 543, 544, 545, 552, 558  
Brissot (de Warville), Jacques Pierre, 58, 116, 126, 130, 131, 133, 140, 145, 147, 161  
Brueys d'Aigalliers, François Paul, 77, 178, 360, 480, 510, 512, 513, 514, 527, 547

Bruix, Étienne Eustache, 13, 43, 72, 109, 125, 281, 313, 401, 405, 406, 407, 410, 412, 413, 425, 429, 476, 496, 497, 499, 502, 503, 517, 518, 519, 521, 523, 524, 527, 528, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 557, 558, 568, 574  
 Burgues de Missiessy, Joseph Marie de, 125, 481, 482, 503, 504  
 Burke, Edmund, 434, 447  
 Cambis, Joseph, vicomte de, 110, 163, 164, 165, 166, 168, 240  
 Cambry, Jacques, 79, 285, 329, 331  
 Carnot, Lazare, 7, 8, 9, 205, 220, 256, 259, 269, 272, 273, 354, 397, 398, 399, 407, 431, 439, 440, 442, 450, 458, 459, 460, 463, 467, 549  
 Castaignier, Jean-Joseph, 259, 444, 445  
 Castries, Armand Charles Augustin de la Croix de, 38, 61, 65, 68, 82, 83, 97, 113, 259  
 Cavellier, Blaise, 88, 297  
 Choderlos de Laclos, Pierre, 132, 146, 264  
 Christian, Hugh Cloberry, 53, 213, 242, 365  
 Colpoys, John 396, 409, 410, 412, 413, 414, 417, 418, 428, 432, 437  
 Cornwallis, Charles, 310, 311, 312, 314, 317, 339, 432  
 Cosmao-Kerjulien, Julien Marie, 137, 542  
 Daendels, Herman Willem, 467, 483, 553  
 Dalbarade, Jean, 7, 44, 60, 81, 140, 155, 158, 159, 161, 162, 170, 171, 174, 188, 189, 194, 202, 205, 208, 210, 218, 221, 229, 246, 248, 249, 251, 257, 260, 262, 263, 265, 266, 267, 269, 273, 276, 278, 281, 282, 283, 291, 293, 294, 297, 300, 301, 303, 310, 311, 328, 333, 336, 505, 506  
 Defermon, Jacques, 21, 126, 128, 306, 325, 327, 328, 329, 330, 334, 349, 350, 356, 357, 358, 385  
 Delmotte, Jean-Louis, 7, 83, 269, 281, 406, 414, 417, 418, 422, 427, 429, 529, 541, 564, 565  
 Desfourneaux, Edme Étienne Borne, 507, 560  
 Dorré/Doré, Yves-François, 219, 221, 234, 235, 269, 286, 303, 308  
 Doulcet, Louis-Gustave, 42, 306, 446, 447  
 Du Chayla, Armand Simon Marie Blanquet du, 350, 495  
 Dufay, Louis Pierre, 239, 240, 286, 410, 542  
 Dumouriez, Charles-François, 116, 130  
 Duncan, Adam, 69, 307, 468, 508, 552  
 Dundas, Henry, 196, 314, 494, 498, 508  
 Dupetit-Thouars, Aristide Aubert du Petit-Thouars (dit), 125, 156, 360, 361, 414  
 Duplessis-Grénédan, Toussaint-Jean, 137, 193  
 Eschassériaux, Joseph, 7, 269, 391

Fabre, François, 7, 264, 269  
 Faure, Louis-Joseph, 75, 252, 254, 255, 281, 284, 285, 287, 288, 293, 294, 296, 301, 331, 339  
 Forfait, Pierre-Alexandre-Laurent, 27, 29, 44, 62, 79, 80, 82, 330, 389, 496, 566, 573, 577  
 Galbaud, François Thomas, 164, 165, 166, 167, 168, 185  
 Ganteaume, Honoré Joseph Antoine, 83, 99, 105, 106, 226, 530, 564, 566  
 Gardner, Alan, 152, 163, 396, 548  
 Gassin, Jean-André, 226, 227, 228  
 Genêt, Edmond Charles, 106, 168, 186, 218, 222, 279  
 Gicquel des Touches, Auguste Marie, 100, 416, 572  
 Gillray, James, 179, 181, 197, 578  
 Girardin, François-Emmanuel de, 109, 110, 481  
 Gouly, Benoît Louis, 333, 334  
 Grégoire, Henri Jean-Baptiste dit abbé Grégoire, 244, 331, 350, 535  
 Grenville, William Wyndham, 494, 508, 552, 555  
 Grey, Charles, 196, 241, 556  
 Grimouard, Nicolas Henri de, 136, 194  
 Grouchy, 404, 422, 423, 430  
 Guyton-Morveau, Louis-Bernard, 7, 170, 256, 259, 264, 269  
 Harvey, John, 362, 364, 491  
 Hoche, Lazare, 318, 319, 346, 348, 390, 391, 393, 397, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 411, 412, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 426, 427, 430, 436, 444, 457, 460, 467, 470, 475, 485, 493, 495, 519, 522, 523, 570  
 Hotham, William, 304, 319, 320  
 Howe, Richard, 169, 176, 177, 178, 179, 181, 195, 200, 213, 218, 221, 224, 225, 226, 227, 230, 233, 234, 248, 251, 282, 288, 294, 295, 298, 307, 432,  
 Hugues, Victor, 241, 242, 243, 301, 367, 368, 369, 371, 373, 374, 375  
 Humbert, Jean Joseph Amable, 403, 516, 519, 521, 522, 523, 524  
 Jervis, John, comte de Saint-Vincent, 70, 71, 130, 196, 199, 204, 241, 274, 347, 371, 373, 387, 392, 438, 440, 441, 454, 465, 470, 522, 538, 543, 544, 547, 568, 575  
 Keith Elphinstone, George, 545, 547, 548, 550, 551, 552  
 Kéranguen, Bertrand, 139, 151, 214, 218  
 Kerguelen, Yves-Joseph de Trémarec de, 24, 26, 27, 30, 82, 140, 141, 149, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 171, 175, 176, 188, 193, 206, 227, 228, 243, 263, 276, 281, 284, 285, 296, 297, 298, 301, 330, 340, 344, 357, 363, 364, 394, 397, 495, 538, 569



Kersaint, Guy-Armand Simon de Coëtnempren de, 75, 76, 79, 86, 89, 119, 124, 125, 126, 129, 130, 131, 132, 137, 141, 145, 147, 174, 194  
 Kilmaine, Charles Édouard Saül Jennings de, 502, 518  
 La Révellière-Lépeaux, Louis-Marie de, 354, 440, 442, 477, 493, 494, 495, 496, 549  
 Lachaise, Jean-Claude, 517, 524  
 Lacoste, Jean de, 62, 89  
 Lacrosse, Jean-Baptiste Raymond de, 72, 107, 111, 112, 113, 114, 139, 163, 167, 410, 429, 430, 477, 538, 545  
 Laffon-Ladébat, André Daniel, 477, 478  
 Laignelot, Joseph François, 185, 204, 205  
 Landais, Pierre, 82, 103, 104, 106, 110, 193  
 Landolphe, Jean-François, 44, 46, 369, 532, 534, 535, 561, 562, 568  
 Lángara, Juan de, 387, 391, 437, 440  
 Latouche-Tréville, Louis René Levassor de, 106, 120, 125, 156, 194, 278, 406  
 Laussat, Pierre Clément de, 534, 559  
 Le Bozec, Pierre-Marie, 506, 542, 575  
 Le Large, Jean-Amable, 176, 193, 281, 483, 484, 522, 523  
 Lebas, Alexandre, 21, 281, 367, 368, 373, 375  
 Leborgne de Boigne, Pierre, 436, 437, 475, 558, 559, 561  
 Lecour (Le Cour de Grandmaison), Jean-Baptiste, 248  
 Leissègues, Corentin Urbain de, 137, 242, 243, 370  
 Letourneur, Étienne-François, 304, 305, 354, 397, 431, 439, 440, 442, 511  
 Louverture, Toussaint, 376, 381, 385, 466, 492, 561  
 Maïstral, Esprit-Tranquille, 410, 518, 542  
 Mann, Robert, 319, 364, 385, 387, 437  
 Marec, Pierre, 284, 294, 295, 297  
 Martin, Pierre, 194, 267, 304, 305, 319, 320, 358, 477, 507, 524  
 Mazarredo y Salazar, José de, 478, 531, 548, 549, 550, 551, 555  
 Middleton, Charles, 68, 198, 316, 365  
 Mills, Jean-Baptiste, 239, 240  
 Monge, Gaspard, 60, 63, 65, 66, 75, 91, 92, 94, 101, 103, 106, 107, 110, 111, 112, 120, 124, 125, 127, 128, 129, 132, 137, 138, 141, 146, 147, 148, 151, 153, 158, 161, 212, 259, 263, 336, 480, 493, 504  
 Monroe, James, 277, 279, 280, 295, 296, 297, 311  
 Montagu, George, 224, 229, 233, 234, 235

Morard de Galles, Justin Bonaventure, 43, 62, 91, 103, 104, 106, 111, 133, 134, 139, 148, 150, 152, 169, 176, 188, 190, 194, 205, 294, 401, 402, 410, 411, 413, 414, 415, 416, 420, 427, 484, 497, 506, 539, 546  
 Moreau de Jonnès, Alexandre, 22, 46, 227, 369, 373, 578  
 Moreau, Jean Victor Marie, 546, 547, 555  
 Moultsion, John, 116, 117, 118, 119, 347, 348, 359, 360, 366, 469  
 Muskeyn, Joseph-Augustin, 117, 448  
 Najac, Benoît Georges de, 509  
 Nelson, Horatio, 29, 36, 70, 71, 79, 130, 199, 274, 320, 432, 441, 465, 484, 486, 492, 494, 496, 501, 502, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 527, 548, 550, 552, 576  
 Nielly, Joseph-Marie, 137, 147, 221, 222, 223, 225, 229, 230, 231, 232, 233, 251, 252, 253, 254, 266, 267, 273, 281, 282, 288, 299, 300, 411, 414, 416, 417, 418, 420, 421, 422, 423, 426, 429  
 Ozanne, Nicolas, 332  
 Ozanne, Pierre, 291, 529, 530  
 Paixhans, Henri-Joseph, 9, 273, 275  
 Palasne-Champeaux, Julien-François, 302, 303, 308, 309, 310, 346  
 Parker, Hyde, 380, 381  
 Pellew, Edward, 147, 396, 410, 413, 414, 416, 418, 428, 429, 432, 556  
 Pichegru, Jean-Charles, 460, 477  
 Pitt, William (le Jeune), 118, 138, 206, 295, 432, 464, 487, 556, 576  
 Polony, Claude-Vincent, 456  
 Polverel, Étienne, 109, 110, 163, 164, 168, 184, 239  
 Prieur de la Côte d'Or (Prieur-Duvernois), Claude-Antoine, 7, 264, 269  
 Prieur de la Marne, Pierre-Louis, 7, 191, 194, 195, 216, 234, 235, 248, 252, 260, 269  
 Puisaye, Joseph-Geneviève, comte de, 11, 314, 316  
 Ramatuelle, Joseph d'Audibert de, 27, 29, 125, 330, 528, 573  
 Redon de Beaupréau, Jean Claude, 28, 54, 60, 63, 96, 101, 121, 125, 174, 194, 206, 281, 297, 328, 330, 331, 335, 336, 337, 341, 347, 356, 362, 370, 459, 460  
 Renaudet, Capitaine, 455  
 Renaudin, Jean-François, 9, 137, 226, 269, 277, 282, 283, 284, 287, 291, 299, 300, 305, 307, 308, 340, 546  
 Rewbell, Jean-François, 440, 442, 463, 494  
 Richery, Joseph de, 100, 105, 125, 194, 269, 286, 356, 357, 358, 360, 362, 364, 365, 375, 376, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 398, 399, 408, 409, 410, 411, 413, 417, 418, 423, 426, 469

Rivière, Charles Joseph de Mascarène de, 15, 108, 109, 110, 113, 114, 119, 163, 168  
 Robespierre, Maximilien, 58, 103, 162, 197, 204, 249, 256, 268, 279, 306, 322, 330  
 Rochambeau, Donatien Marie Joseph de Vimeur de, 109, 113, 377  
 Rochegude, Henri-Pascal de, 126, 128, 148, 328  
 Rolland, Jean-Michel, 452, 505, 506, 542  
 Rosily-Mesros, François Étienne de, 132, 281  
 Rouyer, Jean-Pascal, 66, 89, 124, 125, 355  
 Saint-André, Jeanbon, 8, 14, 36, 45, 62, 78, 79, 82, 84, 85, 86, 87, 95, 100, 121, 137, 138, 140, 169, 170, 174, 177, 181, 183, 184, 185, 186, 187, 189, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 208, 209, 211, 213, 219, 220, 221, 223, 224, 225, 229, 232, 233, 235, 236, 248, 250, 252, 255, 256, 257, 260, 267, 268, 272, 273, 285, 304, 322, 335, 571  
 Sané, Jacques-Noël, 70, 71, 73, 80, 200, 401, 405, 482, 484, 503  
 Sartine, Antoine Raymond Juan Gualbert Gabriel de, 61, 68, 75  
 Savary, Anne Jean Marie René, 517, 519, 520, 521, 523, 524, 534  
 Sercey, Pierre César Charles de, 163, 164, 166, 168, 184, 186, 194, 240, 281  
 Siéyès, Emmanuel-Joseph, 549, 554  
 Siméon, Gabriel, 378, 413  
 Sonthonax, Léger-Félicité, 109, 110, 134, 163, 164, 168, 184, 239, 377, 378, 458, 466, 467  
 Spencer, George, 45, 69, 295, 308, 316, 344, 346, 364, 407, 410, 413, 438, 441, 449, 503, 508, 531, 534, 539, 540, 544, 556  
 Taillevis de Périgny, Charles Léon, 133, 136, 147, 156, 158, 183  
 Talleyrand-Périgord, Charles-Maurice de, 459, 472, 489, 491, 493, 512, 526, 537, 538, 543, 546, 547, 549, 550, 554, 558, 578  
 Tallien, Jean-Lambert, 328, 345, 346, 487  
 Thomas, Guillaume, 22, 66, 68, 92, 106, 192, 367, 369, 373, 377, 378, 379, 412, 413, 414, 415, 418, 427, 428, 432, 443, 468, 492, 513, 514, 516  
 Thompson, Charles, 396, 543  
 Topsent, Jean-Nicolas, 225, 302, 303, 308, 309, 310, 311, 313, 315, 317, 318, 337, 346  
 Toufaire, Pierre, 262, 266, 275  
 Tréhouart, Bernard Thomas, 75, 159, 186, 187, 188, 189, 191, 204, 205, 252, 264, 284, 285, 287, 288, 293, 294, 296, 301, 339, 542  
 Treilhard, Jean-Baptiste, 159, 162, 498, 499, 549  
 Truguet, Laurent Jean-François, 42, 63, 120, 134, 167, 171, 328, 337, 356, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 377, 378, 379, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 389, 391, 394, 395, 396, 397,

398, 399, 405, 406, 407, 408, 411, 413, 431, 434, 436, 439, 440, 442, 443, 448, 452, 453, 454, 455,  
 456, 457, 458, 459, 460, 461, 463, 466, 467, 469, 510, 535  
 Valteau, Mathurin, Dominique, 229, 373, 374, 375  
 Van Dongen, Daniel, 117, 139, 140, 147, 164, 165, 166, 226  
 Van Stabel, Pierre Jean, 137, 147, 189, 190, 194, 198, 199, 200, 213, 214, 218, 219, 221, 222, 223, 225,  
 229, 233, 235, 237, 239, 242, 245, 246, 262, 265, 266, 282, 284, 291, 300, 306, 312  
 Vaublanc, Vincent Marie Viénot de, 436, 442  
 Vence, Jean Gaspard de, 96, 137, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 353, 363, 364, 403, 406, 423, 512, 546  
 Villatte, Jean-Louis, 381  
 Villeneuve, Pierre Charles Silvestre de, 106, 125, 213, 360, 437, 438, 440  
 Villers, François-Toussaint, 285, 489, 490  
 Villetard (de Prunières), Alexandre Edmé Pierre, 63, 355  
 Warren, John Borlase, 313, 314, 315, 316, 318, 344, 346, 348, 362, 364, 552  
 Windham, William, 314, 348, 508, 555  
 Winter, Jean-Guillaume de, 467, 468  
 Wolfe Tone, Théobald, 206, 361, 387, 388, 390, 394, 398, 399, 401, 402, 403, 404, 405, 407, 411, 416,  
 417, 419, 421, 422, 423, 424, 432, 436, 440, 442, 444, 467, 484, 499, 516, 517, 518, 522, 523  
 Wuibert, lieutenant, 247, 248, 266

# Table des matières

|                                                                                                                                                                                           |            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Page de titre.....                                                                                                                                                                        | 1          |
| Remerciements.....                                                                                                                                                                        | 2          |
| Avertissements.....                                                                                                                                                                       | 4          |
| Sommaire.....                                                                                                                                                                             | 5          |
| <b>Introduction.....</b>                                                                                                                                                                  | <b>7</b>   |
| <i>Les racines politiques d'un angle mort historiographique .....</i>                                                                                                                     | <i>10</i>  |
| <i>La centralité de l'échelon stratégique.....</i>                                                                                                                                        | <i>18</i>  |
| <i>La délimitation de la recherche : reconstituer le visage atlantique de la marine républicaine (1792-1799). .....</i>                                                                   | <i>36</i>  |
| <i>Sources et méthodologie : appréhender un océan de papier. ....</i>                                                                                                                     | <i>40</i>  |
| <b>MARINE ET RÉPUBLIQUE : UN OXYMORE RESPONSABLE DE LA FIN DE L'ÂGE D'OR NAVAL MONARCHIQUE ? 1792-1793 .....</b>                                                                          | <b>51</b>  |
| <b>I. La marine française en 1792 : une réévaluation indispensable .....</b>                                                                                                              | <b>52</b>  |
| La mer et la France en Révolution : permanences géographiques et structures en mutation.....                                                                                              | 52         |
| <i>La République vue de la mer.....</i>                                                                                                                                                   | <i>53</i>  |
| <i>Héritage colonial, marine et Révolution.....</i>                                                                                                                                       | <i>56</i>  |
| <i>« Désorganisation » révolutionnaire : anatomie d'un topos historiographique .....</i>                                                                                                  | <i>59</i>  |
| L'état matériel de la marine : une apogée en trompe l'œil .....                                                                                                                           | 64         |
| <i>Un rapport de force numérique écrasant : les corps de bataille français et britanniques au 21 septembre 1792 .....</i>                                                                 | <i>64</i>  |
| <i>Une « supériorité » à déconstruire : les vaisseaux français de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle au regard des renouvellements de l'histoire des sciences et des techniques .....</i> | <i>70</i>  |
| Le personnel de la marine : la disparition du Grand Corps, péché originel de la marine révolutionnaire ?.....                                                                             | 76         |
| <i>Le positionnement social complexe des officiers de marine avant 1786.....</i>                                                                                                          | <i>78</i>  |
| <i>L'ascension des « bleus » : du code Castries à la loi de 1791.....</i>                                                                                                                 | <i>82</i>  |
| <i>Émigration et absentéisme : l'évaporation du grand corps à partir de 1791 .....</i>                                                                                                    | <i>87</i>  |
| <b>II. Entrer en République : les idéaux républicains à l'épreuve des réalités navales.....</b>                                                                                           | <b>91</b>  |
| La flotte de Brest et l'entrée en République : rupture symbolique, continuité des difficultés .....                                                                                       | 92         |
| <i>Cérémonies et symboles : une transition ambiguë .....</i>                                                                                                                              | <i>93</i>  |
| <i>Le modèle républicain de la mutinerie navale .....</i>                                                                                                                                 | <i>101</i> |
| La marine en guerre civile aux Antilles. ....                                                                                                                                             | 107        |
| <i>Les unités de la marine au cœur des troubles politiques antillais.....</i>                                                                                                             | <i>108</i> |
| <i>Les succès de Lacrosse : une opération navale autant que politique .....</i>                                                                                                           | <i>112</i> |

|                                                                                                           |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Liberté de navigation et liberté des peuples : les enjeux de la montée des tensions à l'automne 1792..... | 115 |
| <i>Le « nœud » de l'Escaut</i> .....                                                                      | 115 |
| <i>La marine à l'ordre du jour</i> .....                                                                  | 119 |

### III. Le début du conflit naval : entre innovations politiques et héritages

|                                                                                                                                          |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>stratégiques</b> .....                                                                                                                | 123 |
| La marche vers la guerre, mise au jour du processus de direction politico-stratégique de la marine.....                                  | 123 |
| <i>Les impératifs de la direction de la guerre navale, facteurs d'innovations institutionnelles</i> .....                                | 124 |
| <i>Une planification stratégique traditionnelle, à rebours des discours sur la guerre nouvelle</i> .....                                 | 130 |
| La Convention face aux défis de l'entrée en guerre.....                                                                                  | 135 |
| <i>Naviguer entre discours et réalités : la mutation du corps des officiers</i> .....                                                    | 136 |
| <i>La direction politique de la marine sur le pied de guerre</i> .....                                                                   | 141 |
| Les débuts de la campagne navale : chronique d'un désastre annoncé ? .....                                                               | 144 |
| <i>Les hésitations stratégiques révélatrices de l'hiver 1793</i> .....                                                                   | 145 |
| <i>L'éclatement de la contradiction entre marine et République ? La première croisière dans l'Atlantique de la flotte de Brest</i> ..... | 147 |
| Conclusion de la première partie .....                                                                                                   | 152 |

### ÉPÉE OU BOUCLIER ? LES FLUCTUATIONS STRATÉGIQUES DANS L'EMPLOI DE LA MARINE DE LA RÉPUBLIQUE 1793-1795 .....

|                                                                                                               |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>IV. La crise vendéenne ou la défensive imposée</b> .....                                                   | 155 |
| Les arbitrages d'une direction politico-stratégique en pleine mutation .....                                  | 155 |
| <i>Le pivot stratégique vendéen du printemps 1793</i> .....                                                   | 156 |
| <i>L'expérience Kerguelen</i> .....                                                                           | 158 |
| <i>Le rôle de la marine dans les bouleversements antillais du printemps 1793</i> .....                        | 162 |
| Le succès du Blocus de la Vendée par la flotte de Brest. ....                                                 | 169 |
| <i>La Montagne et la mer : rupture politique, continuité stratégique</i> .....                                | 170 |
| <i>La concentration stratégique de la flotte française de l'Atlantique au large de la Vendée</i> .....        | 174 |
| <i>Aboukir manqué, Chesapeake sans combat ? La non-bataille du 31 juillet/1<sup>er</sup> août 1793.</i> ..... | 177 |
| L'automne de tous les désastres ? .....                                                                       | 181 |
| <i>La perte de Toulon et ses conséquences : une aggravation dramatique du rapport de force</i> .....          | 181 |
| <i>Apogée et fin du modèle républicain de la mutinerie</i> .....                                              | 187 |
| <i>Loin de la paralysie, une marine active et en rapide mutation</i> .....                                    | 193 |

### V. La stratégie indirecte au péril de la « régénération » politique.....

|                                                                                                     |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Rêves et réalités de la marine de l'an II.....                                                      | 203 |
| « Régénération » et recherche de la bataille : le risque de l'équivoque .....                       | 203 |
| <i>Instruction et amalgame dans la marine républicaine</i> .....                                    | 207 |
| <i>Brest, îlot révolutionnaire, cité prédatrice ?</i> .....                                         | 211 |
| La campagne de Prairial ou le difficile usage stratégique de la mer sans bataille.....              | 216 |
| <i>Prologue à la campagne : complexité et imbrication des théâtres d'opérations maritimes</i> ..... | 217 |
| <i>La bataille de Prairial dans son contexte stratégique et sanitaire</i> .....                     | 223 |

|                                                                                                                                   |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <i>Succès stratégique français, victoire tactique britannique : une conséquence directe des arbitrages des belligérants</i> ..... | 233 |
| L'envers de la campagne de Prairial : les succès de la stratégie indirecte à l'été 1794 .....                                     | 238 |
| « C'est aujourd'hui que l'Anglais est mort » ? Usages stratégiques et opérationnels de l'abolition de l'esclavage .....           | 239 |
| <i>La stratégie indirecte tous azimuts : le plan du 24 juin 1794 et son exécution</i> .....                                       | 245 |
| <i>Réception et usage du 9 thermidor dans la marine à Brest</i> .....                                                             | 249 |

## **VI. L'ambition de la maîtrise de la mer par la technique**.....256

|                                                                                                                          |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| L'innovation technique comme solution au rapport de force naval.....                                                     | 257 |
| <i>Filiation de l'innovation navale et premières tentatives révolutionnaires : la part du feu</i> .....                  | 258 |
| « La chose la plus sublime qui ait été inventée jusqu'à ce jour » : genèse des munitions explosives et incendiaires..... | 262 |
| <i>Le choix de la maîtrise de la mer et les expériences des 26 et 27 octobre 1794</i> .....                              | 267 |
| Le « Grand Hiver » 1795 à l'aune des renouvellements historiographiques récents.....                                     | 276 |
| <i>Attendre les obus et les Américains ? La France et l'Atlantique à l'heure de Monroe</i> .....                         | 277 |
| <i>Une sortie sous le signe d'une stratégie indécise et de l'anomalie météorologique</i> .....                           | 282 |
| <i>Bilan et conséquences du « Grand Hiver » : l'amorce d'un tournant stratégique ?</i> .....                             | 291 |
| L'échec de la tentative de rupture stratégique et le retour à la défensive.....                                          | 299 |
| <i>Un « nouveau système maritime » ? Le retour ambigu de la stratégie indirecte dans l'Atlantique</i> .....              | 299 |
| <i>La perte de l'initiative dans l'Atlantique</i> .....                                                                  | 306 |
| <i>Les combats de Groix et Hyères : le sacrifice de la marine française et l'échec des munitions nouvelles</i> .....     | 314 |
| Conclusion de la deuxième partie .....                                                                                   | 321 |

## **LA STRATÉGIE INDIRECTE ASSUMÉE ET SES DÉCLINAISONS 1795-1797**..... 324

## **VII. Le tournant de la liberté des mers : une nouvelle stratégie militaire, juridique et diplomatique**.....325

|                                                                                                                                  |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| L'été 1795, une réorientation politico-stratégique en contexte de crise .....                                                    | 327 |
| <i>Le choix des Girondins sur le retour : la stratégie indirecte</i> .....                                                       | 327 |
| <i>Revenir à « la route connue » : la marine rattrapée par la réaction thermidorienne</i> .....                                  | 335 |
| <i>Une marine réduite à l'impuissance ? La difficile situation des approches atlantiques à l'été 1795</i> .....                  | 343 |
| L'entrée de la marine dans le Directoire : entre déchirements politiques et continuité stratégique .....                         | 349 |
| <i>La réorganisation de la marine d'octobre 1795 face au Directoire</i> .....                                                    | 350 |
| <i>La stratégie indirecte à l'heure de Truguet et Richery</i> .....                                                              | 356 |
| <i>Le redéploiement des marines françaises et britanniques à la fin de l'année 1795</i> .....                                    | 362 |
| Le tournant colonial et l'internationalisation de la stratégie indirecte.....                                                    | 366 |
| <i>Guerre navale dissymétrique et système économique prédateur dans les Antilles</i> .....                                       | 367 |
| <i>La marine, cheville ouvrière des bouleversements diplomatiques, politiques et militaires de l'été 1796 aux Antilles</i> ..... | 372 |

|                                                                                                                       |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <i>Les combinaisons stratégico-diplomatiques de Truguet et les réalités politico-opérationnelles de Richery</i> ..... | 382 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|

## **VIII. L'expédition d'Irlande et la subordination de la Marine**.....390

|                                                                                                                           |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Entre Inde et Irlande, rêves et réalités de la stratégie navale du Directoire .....                                       | 391 |
| <i>Le rapport de force naval aux échelles globales et locales au moment des prémisses de l'expédition d'Irlande</i> ..... | 391 |
| <i>L'Irlande, simple élément de la nouvelle combinaison de Truguet ?</i> .....                                            | 397 |
| Le choix de l'Irlande et la mise au pas de la Marine .....                                                                | 400 |
| « <i>J'augure le pire de toutes les affaires dans lesquelles la marine française est impliquée...</i> » .....             | 401 |
| <i>L'arbitrage du Directoire exécutif et les ultimes préparatifs</i> .....                                                | 405 |
| Bantry et les limites de la stratégie indirecte .....                                                                     | 412 |
| <i>L'ombre portée de la Royal Navy sur le départ de l'expédition d'Irlande</i> .....                                      | 412 |
| <i>Dans la baie : une expédition sans subsidiarité ni ténacité</i> .....                                                  | 418 |
| <i>Un double échec naval, français et britannique, aux lourdes conséquences</i> .....                                     | 427 |

## **IX. Le paradoxe de la stratégie indirecte durant la campagne de 1797**..... 434

|                                                                                                                                                 |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Les succès méconnus de la stratégie indirecte.....                                                                                              | 435 |
| <i>La marine à Brest après l'expédition d'Irlande : une simple flotte en vie ?</i> .....                                                        | 435 |
| <i>Le débat stratégique du printemps 1797</i> .....                                                                                             | 439 |
| <i>Descente condamnée à l'avance et absence opportune à la mer : les étranges succès de la marine française</i> .....                           | 444 |
| Liberté des mers et abolition de l'esclavage : les ambitions révolutionnaires à l'épreuve des bouleversements internationaux et intérieurs..... | 449 |
| <i>La politique de liberté des mers face au problème américain et à la montée en puissance de la course</i> .....                               | 450 |
| <i>Le maintien d'une politique de lutte contre la traite en question</i> .....                                                                  | 454 |
| La marine dans la crise politique, diplomatique et militaire de l'été 1797.....                                                                 | 457 |
| <i>Du départ forcé de Truguet au 18 fructidor, les bouleversements de la direction de la Marine</i> ..                                          | 458 |
| <i>Négociations de Lille et bataille de Camperdown : un effacement de la marine française ?</i> .....                                           | 464 |
| Conclusion de la troisième partie.....                                                                                                          | 469 |

## **DE LA RÉPUBLIQUE ATLANTIQUE À L'EMPIRE MÉDITERRANÉEN 1797-1799**.. 471

## **X. Débarquer en Angleterre : planification et abandon d'un projet d'opération décisive** .....472

|                                                                                                         |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| « C'est à Londres que l'on fabrique les malheurs de l'Europe ; c'est là qu'il faut les terminer » ..... | 473 |
| <i>Campo-Formio et la réactivation de la marine</i> .....                                               | 474 |
| <i>Quelle stratégie pour un débarquement ?</i> .....                                                    | 479 |
| L'abandon du projet anglais et la bascule méditerranéenne .....                                         | 486 |
| « <i>Rompre les fers de l'Atlantique</i> » ? <i>Les équivoques de la liberté des mers</i> .....         | 486 |
| <i>Le tournant vers l'Orient et la démission de Pléville Le Pelley</i> .....                            | 492 |



|                                                                                                                |                |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| <b>XI. La rançon de l'errance stratégique : les échecs de l'été 1798 .....</b>                                 | <b>500</b>     |
| Aboutir à Aboukir : la défaite dans son contexte stratégique et international.....                             | 501            |
| <i>Un abandon du théâtre atlantique ? .....</i>                                                                | <i>501</i>     |
| <i>L'effacement du mirage égyptien .....</i>                                                                   | <i>507</i>     |
| De l'Irlande aux États-Unis, l'agonie du rêve de République atlantique .....                                   | 515            |
| <i>Les ambiguïtés de « l'année des Français » en Irlande .....</i>                                             | <i>516</i>     |
| <i>La France et ses alliances américaines et espagnoles au péril des relations maritimes .....</i>             | <i>525</i>     |
| <br><b>XII. Le redressement par la stricte stratégie indirecte ? .....</b>                                     | <br><b>531</b> |
| La planification de la campagne de 1799 ou penser l'après Aboukir.....                                         | 532            |
| <i>Un nouveau départ pour la marine française ? .....</i>                                                      | <i>533</i>     |
| <i>La genèse du projet d'emploi en masse de la flotte de Brest .....</i>                                       | <i>536</i>     |
| La croisière de Bruix dans la Méditerranée et ses conséquences stratégiques.....                               | 540            |
| <i>La sortie de 1799 au miroir de l'expédition d'Irlande .....</i>                                             | <i>540</i>     |
| <i>La flotte de Brest dans la Méditerranée : une occasion manquée ? .....</i>                                  | <i>544</i>     |
| <i>Une maîtrise britannique complète de la mer du Nord et de la Baltique ? .....</i>                           | <i>551</i>     |
| Les orientations politiques et stratégiques de la marine française au 18 brumaire.....                         | 556            |
| <i>L'outil naval, sa perception et son cadre d'emploi à l'automne 1799 .....</i>                               | <i>557</i>     |
| <i>La marine et le 18 brumaire : la fin de l'ambition d'une marine véritablement républicaine ? ..</i>         | <i>563</i>     |
| Conclusion de la quatrième partie .....                                                                        | 567            |
| <br><b>Conclusion générale.....</b>                                                                            | <br><b>569</b> |
| <i>Marine et République : liaison complexe et non oxymore .....</i>                                            | <i>569</i>     |
| <i>Rendre à la stratégie navale révolutionnaire sa rationalité.....</i>                                        | <i>572</i>     |
| <i>L'étrange victoire : la fin de la guerre navale 1799-1802 .....</i>                                         | <i>575</i>     |
| <i>1802-1812 : la véritable bascule vers la guerre à outrance ? .....</i>                                      | <i>577</i>     |
| <i>Les hommes, les navires, leur emploi et sa comparaison internationale : perspectives de recherche .....</i> | <i>580</i>     |
| <br>Sources.....                                                                                               | <br>582        |
| Sources manuscrites .....                                                                                      | 582            |
| Sources imprimées.....                                                                                         | 588            |
| Bibliographie.....                                                                                             | 595            |
| Table des Annexes .....                                                                                        | 625            |
| Annexes .....                                                                                                  | 626            |
| Table des illustrations.....                                                                                   | 744            |
| Table des tableaux.....                                                                                        | 745            |
| Table des schémas.....                                                                                         | 746            |
| Glossaire .....                                                                                                | 747            |
| Index des noms de lieux.....                                                                                   | 750            |
| Index des noms de personnes .....                                                                              | 754            |
| Table des matières.....                                                                                        | 761            |
| Résumé/Summary .....                                                                                           | 766            |

## Résumé

La période de la 1<sup>ère</sup> République est perçue comme un temps de désastres pour la marine française ; en particulier de ce fait, elle n'a reçu que très peu d'attention de la part des historiens. L'idée que la marine est un instrument technique, incompatible avec des principes révolutionnaires niveleurs, semble faire consensus. Pourtant, une reprise détaillée de la direction politico-stratégique des forces navales articulée à une étude opérationnelle approfondie de la période permet de contester l'idée d'une contradiction entre Révolution et marine, ainsi que de nuancer fortement la pertinence des causes généralement mises en avant pour les échecs de la période, notamment le renouvellement des officiers.

La République a en réalité formulé et appliqué différentes stratégies navales, au milieu de difficultés importantes, liées en particulier au rapport de force défavorable et au contexte de guerre civile. De fait, l'effet des insurrections vendéennes et chouannes sur l'hinterland atlantique de la France ainsi que sur les priorités stratégiques de la marine est généralement sous-estimé. La stratégie navale menée par la République, malgré ce contexte, est marquée par la recherche de la bataille décisive devant être gagnée par des armes nouvelles développées à Meudon, à partir de l'automne 1794. Après l'échec de ces armes, la direction de la guerre réagit en menant une stratégie indirecte de harcèlement naval caractérisée par le refus de la bataille, en l'associant à un droit de la mer visant à attirer la faveur des neutres, une décision dictée par le rapport de force et qui entraîne de réels succès. Ceux-ci viennent nuancer la lecture stratégique traditionnelle de la période, dans la lignée de Mahan, qui voit dans le refus de la bataille sur mer une condamnation à l'échec.

L'étude de la stratégie indirecte impose de replacer la guerre navale dans sa dimension atlantique et coloniale, en prenant au sérieux les opérations dans tout l'Atlantique : attaques de convois, tentatives de débarquements en Europe, notamment en Irlande, mais aussi usages militaires des théâtres antillais et guyanais. Parmi ces derniers, les combats contre la traite des noirs menés par la marine française, avec l'aval du ministre Truguet, montrent la charge politique que conserve la marine républicaine jusqu'à une date tardive. Durant toute la période, les opérations et la stratégie sont discutées au sein de la sphère publique et politique ; à l'inverse, les fluctuations politiques de la période influent à leur tour sur les réalités navales.

## Summary

The period of the 1st Republic is often viewed as a time of disaster for the French navy, which is why it has received very little attention from historians. There seems to be consensus on the idea that the navy is a technical instrument that is incompatible with levelling revolutionary principles. However, a detailed review of the political and strategic direction of the naval forces, combined with an in-depth operational study of the period, allows to challenge the idea of a contradiction between the Revolution and the navy, and to strongly qualify the relevance of the causes generally put forward for the failures of the period, in particular the turnover of officers.

The Republic formulated and implemented various naval strategies, amid major difficulties, mainly linked to the unfavourable balance of naval power and the context of civil war. In fact, the effect of the uprisings by the Vendéans and the Chouans on France's Atlantic hinterland and on the navy's strategic priorities is generally underestimated. Despite this context, the naval strategy pursued by the Republic was marked by the search for the decisive battle that would be won by means of new weapons developed at Meudon from the autumn of 1794.

After these weapons failed, the military leadership reacted by pursuing an indirect strategy of naval harassment characterised by the refusal of battle and combining it with a “free ships make free goods” law of the sea to win the favour of the neutrals: a decision dictated by the balance of power which led to real successes. These successes can be used to qualify the common strategic interpretation of the period, in the tradition of Mahan, for whom refusing battle at sea amounted to being doomed to failure.

Investigating such indirect strategy requires naval warfare to be considered in its Atlantic and colonial dimensions and taking operations throughout the Atlantic seriously, namely attacks on convoys, attempted landings in Europe, particularly in Ireland, but also military uses of the Caribbean and Guiana theatres. Among the latter, the fight against the slave trade led by the French navy, with the support of Minister Truguet, shows the enduring political responsibility that the Republican navy retained. Throughout the period, operations and strategy were discussed within both the public and political spheres; and in turn, the political fluctuations of the period influenced naval realities.

**Mots-clés**

Marine – Révolution française – France – Brest

République – Stratégie navale - Opérations navales - Marine française

Histoire maritime – Histoire coloniale – Histoire atlantique – Vendée

**Keywords**

Navy – French Revolution – France — Brest

Republic– Naval Strategy – Naval Operations - French Navy

Maritime History – Colonial History – Atlantic History – Vendee