

Ces années qui ont compté pour l'organisation de la Marine 1786 : la fin des gardes de la marine et la création des canonnières-matelots

Dans une série d'articles, nous nous proposons d'évoquer les évolutions de l'organisation de la Marine française en les replaçant à chaque fois dans le contexte de l'époque. Ce panorama nous permettra à la fois d'évoquer les conflits et les opérations auxquels la Marine prit part, les grands textes d'organisation et les évolutions relatives à son personnel, tant statutaires que sociales. Notre analyse nous conduira à choisir des dates clés, choix que certains pourront sans doute considérer contestable.

Sautant les ordonnances de 1776, importantes, mais qui n'ont pas la portée des textes de 1626, 1681, 1689, 1748 et 1765, nous consacrons ce sixième article à l'année 1786 au cours de laquelle Louis XVI tira profit du retour d'expérience de la guerre qui s'était achevée trois années plus tôt pour réorganiser la Marine royale.

1. Le contexte historique.

Au moment de la signature du traité de Paris en 1763, une nouvelle guerre contre l'Angleterre paraissait déjà inéluctable... La Marine allait donc connaître un essor important notamment sous l'autorité de deux ministres énergiques après Étienne-François de Choiseul-Beaupré-Stainville, duc de Choiseul : surtout Antoine Raymond Juan Gualbert Gabriel de Sartine, comte d'Alby, contraint de démissionner en 1780, puis Charles-Eugène de La Croix, marquis de Castries. Son budget multiplié par cinq entre 1776 et 1780, mais au-dessus des moyens financiers de la France car alors les ressources stagnaient¹, lui permit de rivaliser avec la *Royal Navy* pendant la guerre qui ne commença qu'en juin 1778, bien que des escarmouches et des prises par les Anglais eurent lieu dès l'année précédente – c'est aussi en 1777 que La Fayette partit en secret pour l'Amérique². En 1779, la Marine française disposait de 63 vaisseaux, la Royal Navy de 90³. L'apport de la flotte espagnole restait nécessaire pour défier l'Angleterre – l'Espagne disposait de 49 vaisseaux en 1780⁴.

Dans les eaux européennes, l'escadre du lieutenant général Louis Guillouet, comte d'Orvilliers, composée de 32 vaisseaux et 14 frégates échangea une vive canonnade avec l'escadre de 32 vaisseaux du vice-amiral Augustus Keppel le 27 juillet 1778 ; ce fut un combat indécis, légèrement à l'avantage des Français, mais sans pertes de bâtiments des deux côtés⁵. En septembre 1779, le débarquement conjoint franco-espagnol en Angleterre échoua, mais le renforcement de la défense des îles britanniques conduisit à l'affaiblissement salutaire des escadres d'Amérique et de l'océan Indien⁶. L'annulation du projet de débarquement permettrait la mobilisation des navires de commerce nécessaires au transport de l'expédition de Rochambeau, sous la protection des bâtiments du chef d'escadre Charles-Henri-Louis d'Arsac de Ternay⁷.

Pour la France, la priorité allait cependant être accordée à la protection du commerce colonial, notamment entre les colonies anglaises d'Amérique du Nord et les Antilles. Jean Baptiste Charles Henri Hector, comte d'Estaing, ancien officier de l'Armée, lieutenant général de l'Armée et de la Marine, non passé par les gardes de la marine, fut donc envoyé outre-Atlantique⁸. En 1778, son escadre de 12 vaisseaux manqua quatre belles occasions contre les Anglais qui opéraient un blocus des côtes américaines, trois occasions devant New-York et une aux Antilles. L'année 1779 lui fut plus favorable, avec la prise de Saint-Vincent et de la Grenade ainsi qu'un succès relatif contre l'escadre du contre-amiral John Byron le 6 juillet⁹. Le 18 décembre 1779, au large de La Martinique, le chef d'escadre Toussaint-Guillaume Picquet de La Motte, dit La Motte-Picquet, à la tête de 3 vaisseaux attaqua avec panache, dans le but de protéger un convoi, l'escadre du vice-amiral Hyde-Parker composée de 13

¹ Vergé-Franceschi Michel, *La Marine française au XVIIIe siècle, Les Espaces maritimes – SEDES*, 1996, p. 148.

² *Ibid.*, p. 154.

³ Villiers Patrick, *Des vaisseaux et des hommes. La Marine de Louis XV et Louis XVI*, Fayard histoire, 2021, p. 297.

⁴ *Ibid.*, p. 332.

⁵ Vergé-Franceschi Michel, *ibid.*, p. 155.

⁶ Villiers Patrick, *ibid.*, p. 316.

⁷ *Ibid.*, p. 327.

⁸ *Ibid.*, pp. 303 et 304.

⁹ Vergé-Franceschi Michel, *ibid.*, p. 152.

vaisseaux et une frégate. Des navires marchands français furent pris, mais cette attaque suscita l'admiration de l'amiral anglais¹⁰.

En 1780, le lieutenant général Luc Urbain du Bouëxic, comte de Guichen, remporta des combats aux Antilles contre le vice-amiral George Brydges Rodney, mais sans impact sur la situation des îles¹¹.

L'année suivante est celle de la célèbre victoire de la baie de la Chesapeake (5 septembre), remportée par le lieutenant général François Joseph Paul, marquis de Grasse Tilly, comte de Grasse, intervenant au secours de Washington, contre l'escadre du vice-amiral Samuel Graves.



La Bataille de la Chesapeake, le 5 septembre 1781.
(US Navy Naval History and Heritage Command)

Ce succès intervenait après la prise de Tobago ; il conduisit à la chute de Yorktown. Mais le 12 avril 1782 de Grasse fut vaincu au large des Saintes par les escadres de Rodney et du contre-amiral Samuel Hood ; 5 vaisseaux français furent perdus et l'amiral français fut fait prisonnier¹²...



Combat de Gondelour le 20 juin 1783
(de Rossel Auguste Louis – Musée national de la Marine)

En 1781, Pierre-André de Suffren de Saint-Tropez reçut le commandement de 5 vaisseaux pour opérer en océan Indien. Chef d'escadre, il y remporta des succès d'abord au large du Cap le 21 juin, puis, renforcé par les bâtiments du chef d'escadre Jean-Baptiste Barthélémy Thomas, comte d'Orves, décédé, lors du combat de Negapatam le 6 juillet 1782, lors de la prise de Trincomalee du 25 août au 3 septembre contre l'escadre du contre-amiral Edward Hughes, et enfin lors du combat de Gondelour le 20 juin 1783 contre le même adversaire.

La guerre s'acheva le 3 septembre 1783 avec la signature de traité de Paris par lequel la Grande-Bretagne reconnaissait l'indépendance des 13 colonies d'Amérique du Nord qui luttaient depuis le 19 avril 1775. Contrairement à la situation de 1763, la France se trouvait en 1783 du côté des vainqueurs, mais les caisses étaient vides.

Enfin, il faut signaler l'adoption en 1784 d'une politique de rationalisation des types de vaisseaux et de limitation aux 110 canons, 80 canons et 74 canons. Au moment de la démission de Castries, en 1787, la France possédait une magnifique flotte homogène de 58 vaisseaux et 65 frégates¹³, toujours inférieure à la Royal Navy cependant.

Mais 1786, c'est aussi l'année du voyage de Louis XVI à Cherbourg où étaient menés depuis 1780 les travaux destinés à en protéger le plan d'eau. A la fin de juin, le souverain assista à la mise en place d'un

¹⁰ *Ibid*, p. 158.

¹¹ *Ibid*, p. 153.

¹² *Ibid*, p. 160.

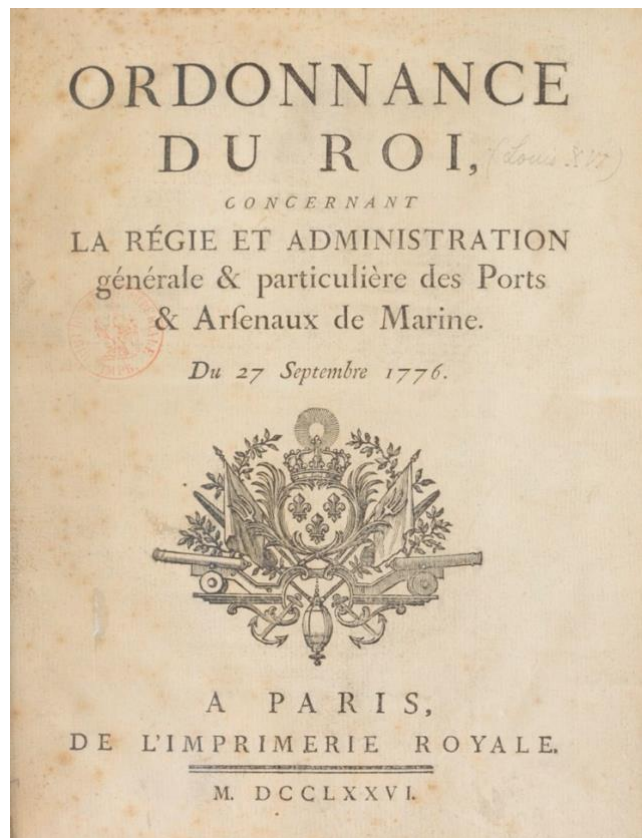
¹³ *Ibid*, pp. 163 et 164.

des cônes à partir desquels seraient construites les jetées. Le voyage montra qu'il connaissait bien sa marine et le rôle qu'elle avait joué au cours de la récente guerre contre l'Angleterre¹⁴.

2. Les textes de 1786.

Le ministre de la Marine, le maréchal de Castries fit promulguer le 1^{er} janvier 1786 12 ordonnances (210 pages !) qui réorganisaient l'institution. Mais entre 1765 et 1786, il nous faut d'abord signaler les 7 ordonnances du 27 septembre 1776 qui transformèrent l'organisation mise en place par Colbert dans les ports de guerre.

Là où l'ordonnance de 1765 laissait encore une certaine ambiguïté sur la primauté entre le commandant du port, officier de vaisseau, et l'intendant, la principale modification apportée par l'ordonnance de 1776 concernant la régie et l'administration générale et particulière des ports et arsenaux de Marine (19 titres, 160 pages) était l'attribution du rôle principal au premier. C'était donc la prédominance du militaire sur l'administratif en matière de construction et de radoub des bâtiments et des ateliers y concourant ; celle-ci avait été justifiée par une meilleure instruction des gardes de la marine en particulier dans le domaine de la construction navale. L'intendant s'était retrouvé presque limité aux activités financières, comptables et d'approvisionnement¹⁵. Ainsi, en 1776, les ports avaient été placés sous l'autorité d'un commandant du port, ayant sous son autorité un directeur général de l'arsenal, tous deux officiers généraux, chapeautant des capitaines de vaisseau, l'un directeur des constructions, l'autre directeur du port (avec un adjoint capitaine de port) et l'autre enfin directeur de l'artillerie¹⁶.



Les ordonnances du 1^{er} janvier 1786¹⁷ ne revinrent sur ces dispositions favorables aux officiers de vaisseau. Ces textes organisaient en définitive une marine idéale en tirant profit de l'expérience de sa participation à la Guerre d'Indépendance américaine.

La **première ordonnance**¹⁸ divisa les forces navales en neuf escadres, cinq à Brest et les ports en dépendant (1^{re} à 5^e), deux à Toulon (6^e et 7^e) et deux à Rochefort (8^e et 9^e).

La **deuxième ordonnance**¹⁹ réorganisait la hiérarchie navale, notamment en supprimant les officiers de vaisseau et de port ; désormais, les deux hiérarchies seraient totalement séparées. Par ailleurs, il n'y avait plus de capitaines de brûlot, de capitaines de flûte et de lieutenants de frégate, devenant

¹⁴ Villiers Patrick, *ibid*, p. 360.

¹⁵ *Ordonnance du Roi concernant la régie et l'administration générale et particulière des ports et arsenaux de Marine du 27 septembre 1776*, Imprimerie royale, 1776, pp. 1 à 6.

¹⁶ *Ibid*, pp. 10 et 11.

¹⁷ *Ordonnances et règlements concernant la Marine*, Imprimerie de Mallard, 1787.

¹⁸ *Ibid*, pp. 3 à 6.

¹⁹ *Ibid*, pp. 7 à 10.

potentiellement et respectivement lieutenants de vaisseau pour les premiers et sous-lieutenants de vaisseau pour les autres.

ORDONNANCES
ET
REGLEMENS,
CONCERNANT
LA MARINE.



A TOULON,

De l'Imprimerie de MALLARD, Imprimeur
du Roi & de la Marine.

M. DCC. LXXXVII.

La **troisième ordonnance**²⁰ fixait les effectifs des différents grades, organisait les escadres (chaque escadre comprenait 3 divisions) et les ports en installant dans chacun d'entre eux un major général. Elle établissait les équivalents des grades de la Marine avec ceux de la Guerre, fixait l'attribution des commandements des bâtiments des différentes tailles aux différents grades et donnait la composition des états-majors de ces bâtiments. Elle précisait les règles d'avancement des officiers.

On revenait sur des dispositions adoptées en 1776 : la direction des constructions était désormais assurée par un ingénieur-directeur issu des ingénieurs-constructeurs et celle de l'artillerie par un spécialiste de l'artillerie. Toutefois, les directions restaient sous l'autorité d'un commandant du port, lui-même subordonné au directeur général de l'arsenal, tous deux officiers de vaisseau.

La **quatrième ordonnance**²¹ réglait les appointements et les uniformes des officiers de vaisseau. Nous y revenons *infra*.

La **cinquième ordonnance**²² concerne les montres et revues des officiers et corps entretenus de la Marine. Ces inspections n'appellent aucune remarque particulière.

La **sixième ordonnance**²³ traite des capitaines de vaisseau lorsqu'ils ne sont pas de service. En réalité, celle-ci fut signée le 28 août 1784. Ces capitaines pouvaient, tout en restant d'active, ne pas avoir d'affectation quand la Marine n'avait pas besoin d'eux ; ils touchaient alors les 2 tiers de leurs appointements en restant chez eux.

La **septième ordonnance**²⁴ supprimait les gardes de la marine et les gardes du Pavillon-amiral. En remplacement des gardes furent créés les élèves de la marine. Cette suppression posait toutefois un problème car le Roi ne voulait pas priver l'amiral des honneurs qui étaient associés à sa charge. L'état-major de la compagnie des gardes du Pavillon-amiral fut donc maintenu ; il encadrerait les 60 élèves de marine qui seraient sélectionnés pour assurer le service de ce haut personnage lors de ses séjours dans les ports de guerre ou – cas vraiment très hypothétique – s'il devait commander à la mer.

L'instruction serait désormais plus sérieuse et son programme formalisé. Des collèges devaient assurer l'instruction académique préalable des jeunes gens nobles entre 11 et 13 ans se destinant à la carrière d'officier de vaisseau. Il y aurait deux collèges, l'un à Vannes, l'autre à Alès. La réussite à un examen des jeunes des collèges, comme d'autres jeunes nobles n'y ayant pas eu accès mais souhaitant néanmoins concourir, permettait de devenir élève de marine de 3^e classe – Castries et La Luzerne ne parvinrent pas à convaincre le Roi d'ouvrir ces formations aux roturiers²⁵. Les élèves étaient alors répartis au sein des 9 escadres où le major d'escadre devait suivre leur instruction nautique, la pratique de la manœuvre, de

²⁰ *Ibid*, pp. 11 à 30.

²¹ *Ibid*, pp. 31 à 42.

²² *Ibid*, pp. 43 à 46.

²³ *Ibid*, pp. 47 à 50.

²⁴ *Ibid*, pp. 51 à 76.

²⁵ Villiers Patrick, *ibid*, p. 361.

la navigation et du canonnage étant assurée à bord d'une corvette dédiée dans chacun des 3 ports. Cette instruction était complétée par les séjours à bord des vaisseaux de l'escadre d'affectation. Un examen permettait le passage de la 3^e à la 2^e classes et l'admission à une école à terre au sein du port, où étaient enseignés la manœuvre, la navigation, le canonnage, l'architecture navale et le dessin. Un nouvel examen ouvrait la porte de l'accès à la 1^{re} classe. Après 6 ans de navigation en qualité d'élève, il était possible d'obtenir le grade de lieutenant de vaisseau, celui de sous-lieutenant de vaisseau étant destiné aux officiers volontaires (officiers « bleus ») ou aux maîtres méritants.

D'ailleurs, la **huitième ordonnance**²⁶ traite des volontaires sur les vaisseaux.

Ces officiers subalternes étaient issus des classes. Ils étaient exclusivement issus de la noblesse et de la bourgeoisie et étaient formés initialement à la navigation sur les navires de commerce, leur instruction devant se poursuivre au sein des escadres. Comme pour les élèves, les aspirants volontaires comprenaient 3 classes, les promotions étant conditionnées par la réussite à un examen. Après 6 années de navigation et la réussite à un dernier examen, les volontaires pouvaient être promu au grade de sous-lieutenant de vaisseau, grade également accessible aux capitaines du commerce. Mis à part leur chapeau d'uniforme non bordé d'or, rien ne distinguait les aspirants volontaires des élèves.

Avec ces deux dernières ordonnances, la Marine royale avait tout ce qu'il fallait pour disposer d'excellents officiers.

La **neuvième ordonnance**²⁷ concerne les officiers de port. Elle indique les rangs des officiers servant dans les ports et la composition de l'état-major d'un port : directeur, sous-directeurs, lieutenants, sous-lieutenants et élèves de port. Ces officiers n'étaient plus destinés à embarquer, comme le faisaient les officiers de vaisseau et de port, mais à servir exclusivement dans les ports. Rien ne distinguait les officiers de port des officiers de vaisseau, sauf le collet de leur habit en velours noir. Distinguer officiers de vaisseau et officiers de port n'était pas la meilleure mesure...

Les ingénieurs-constructeurs sont l'objet de la **dixième ordonnance**²⁸. Celle-ci traite de leurs grades (ingénieur-directeur, ingénieur-sous-directeur, ingénieur ordinaire, sous-ingénieur), leurs fonctions qui étaient peu différentes de celles posées par l'ordonnance du 27 septembre 1776, leur assimilation aux officiers de vaisseau et leurs affectations : ils étaient répartis entre les 3 grands ports et celui de Lorient ; certains étaient détachés dans les provinces pour visiter les forêts et choisir les bois de construction ; d'autres jeunes ingénieurs étaient embarqués sur les vaisseaux pour bien comprendre les besoins de ceux-ci. Les ingénieurs-constructeurs se distinguaient des officiers de vaisseau par leurs parements et collet en velours noir.



Ingénieur-constructeur
(Dessin de Goichon)

La **onzième ordonnance**²⁹ précise l'organisation de l'artillerie de la Marine, dans les ports et les forges et fonderies. La Marine disposait alors du corps du corps royal d'artillerie des Colonies qui allait remplacer les officiers de vaisseau dans les directions et sous-directions de l'artillerie des ports. Le personnel d'exécution y était constitué d'ouvriers répartis en 3 compagnies, une par port.

La **douzième**³⁰ concerne aussi l'artillerie, mais non plus son entretien, mais sa mise en œuvre. Elle introduisit une nouveauté : le corps royal des canonniers matelots, incluant les 3 compagnies de bombardiers pré-existantes, assurerait désormais l'instruction et la mise en œuvre de l'artillerie à bord, mais aussi la garde et la sûreté dans les ports. Toutefois, la Marine ne pourrait se passer totalement de

²⁶ *Ordonnances et règlements concernant la Marine, ibid*, pp. 77 à 85.

²⁷ *Ibid*, pp. 86 à 91.

²⁸ *Ibid*, pp. 92 à 96.

²⁹ *Ibid*, pp. 198 à 200.

³⁰ *Ibid*, pp. 201 à 210.

l'Armée pour les garnisons de ses vaisseaux... 81 compagnies de canonniers-matelots (effectif du temps de paix de 97 hommes, réduit à 67 le 25 janvier 1789) seraient regroupées en 9 divisions, chacune des divisions étant attachée à une escadre. Mi-soldats, mi-marins, professionnels de l'artillerie, les canonniers matelots seraient complétés par 10 matelots des classes par compagnie qui seraient spécialement instruits.



(Dessin de Fernand Louisy)

Ces ordonnances furent complétées par 14 règlements datés du 1^{er} janvier 1786 (231 pages !), portant successivement sur :

- L'ordre, la police et la discipline des casernes des matelots ;
- Les paies et les avancements des gens de mer ;
- Les appointements des officiers, officiers mariniens et surnuméraires (personnel entretenu) ;
- L'état de répartition des équipages à leurs différents postes le jour du combat (rôles de combat pour les différents types de vaisseaux : 118 canons à 1119 hommes, 110 canons à 1058 hommes, 80 canons à 707 hommes, 64 canons à 540 hommes, frégate de 36 canons à 325 hommes, frégate de 32 canons à 271 hommes – la standardisation des vaisseaux n'a pas encore produit ses effets – ; les soldats de l'infanterie fournis par l'Armée y avaient des positions définies) ;
- La formation des rôles de combat et de quart à bord des vaisseaux ;
- La discipline des équipages à bord des vaisseaux ;
- L'ordre, la propreté et la salubrité à maintenir à bord des vaisseaux ;
- Le traitement des officiers à la mer (traitement de table et alimentation) ;
- Le service des officiers de la Marine à la mer ;
- Le service particulier des officiers de quart à bord des vaisseaux ;
- La forme et la tenue des tables de loch et journaux à bord des vaisseaux, frégates, corvettes et autres bâtiments du Roi ;
- Les écoles d'hydrographie et la réception des capitaines, maîtres ou patrons (navires de commerce et de pêche) ;
- L'entretien, la garde et la conservation des vaisseaux et le service des officiers de la Marine dans les ports ;
- L'attachement aux 9 escadres des entretenus de la marine destinés à embarquer à la mer : aumôniers, chirurgiens, maîtres d'équipage, maîtres-pilotes, maîtres-charpentiers, maîtres-calfats et maîtres-voiliers (y sont également traités les gardiens de vaisseaux).

Avec tous ces textes, la Marine de Louis XVI était parfaitement organisée. Mais en quelques années, ce bel édifice allait être mis à mal, d'une part du fait de la situation de banqueroute, et d'autre part du fait de la fièvre révolutionnaire.

3. Les marins en 1786.

Il y avait désormais potentiellement quatre vice-amiraux : en plus de ceux du Levant et du Ponant, Louis XVI en créa deux autres totalement honorifiques, l'une en 1777 pour les mers d'Asie et d'Amérique,

charge créée pour le comte d'Estaing, l'autre en 1784 pour les mers de l'Inde, attribuée à Suffren³¹. Ces vice-amiraux prenaient rang après les maréchaux de France. En 1786, l'amiral de France – cela restait une charge – était le duc de Penthièvre (depuis 1737 !).

La hiérarchie navale était désormais la suivante (assimilation avec l'Armée) :

- Lieutenant-général des armées navales (lieutenant-général des armées) – c'étaient très majoritairement des officiers âgés accédant à un poste honorifique en fin de carrière et impropres au commandement d'une armée navale, ce qui imposait de rapides promotions en cas de guerre pour y pourvoir³² ;
- Chef d'escadre (maréchal-de-camp des armées) – souvent âgés également ;
- Capitaine de vaisseau chef de division : il pouvait commander un vaisseau et une division (brigadier ; d'ailleurs, une ordonnance du 26 décembre 1782 avait institué des brigadiers des armées navales...) ;
- Capitaine de vaisseau : il pouvait commander un vaisseau de ligne ou tout autre bâtiment de rang inférieur, ou, en temps de guerre, une frégate armée de canons de 18 livres (colonel et maître de camp) ;
- Major de vaisseau³³ : il pouvait être second d'un vaisseau ou d'une frégate et pouvait commander une corvette ou tout autre bâtiment de rang inférieur, ou, en temps de guerre, une frégate portant des canons de 12 livres (lieutenant-colonel) ;
- Lieutenant de vaisseau : il pouvait commander une corvette ou tout autre bâtiment de rang inférieur, ou, en temps de guerre, une frégate armée de canons de 12 livres (major) ;
- Sous-lieutenant de vaisseau : il pouvait commander en temps de guerre un brick, un lougre, un cutter, une flûte ou une gabarre ; en temps de paix, il était autorisé à naviguer sur navire de commerce (les 100 plus anciens étaient assimilés au capitaine d'infanterie ; les suivants au lieutenant d'infanterie). Notons que le brevet de ce grade pouvait être attribué aux premiers maîtres d'équipage et aux premiers maîtres pilotes qui s'étaient distingués par des actions remarquables.



Vice-amiral en grand uniforme de 1786.
(Dessin de Ledoux)

Seuls les officiers de vaisseau étaient considérés comme officiers de la Marine, c'est-à-dire officiers militaires. Tous les autres corps d'officiers étaient considérés comme des agents civils : intendants, commissaires et commissaires des classes (commissaires généraux, commissaires ordinaires), gardes-magasins, contrôleurs, ingénieurs-constructeurs (ingénieurs-directeurs, ingénieurs-sous-directeur, ingénieurs ordinaires et sous-ingénieurs), médecins (premiers médecins, deuxièmes, troisièmes) et chirurgiens (chirurgiens majors et seconds chirurgiens).

Du côté de l'équipage, le bas de l'échelle provenait exclusivement de l'inscription maritime : mousles, novices et matelots (3 classes et vétérans) ; ces marins n'avaient pas de spécialité, à l'exception des canonnières-matelots.

Les marins des spécialités étaient tous officiers marinières au-delà du grade d'aide ; ils pouvaient être inscrits ou entretenus : manœuvre (quartier-maître, contremaître, second maître, premier maître), canonnage (second maître et maître ; ils appartenaient au corps des canonnières-matelots), pilotage (aide-pilote, second pilote, premier pilote) et timonerie (aide-timonier, timonier des deux classes). Le service à la mer requérait également des fourriers, des armuriers (garçon, maître) et des tambours, ainsi que des

³¹ Vergé-Franceschi Michel, *La Marine française au XVIIIe siècle, Les Espaces maritimes* – SEDES, 1996, p. 152.

³² Etienne Taillemite, « La marine française en 1789 », dans *Neptunia* N°174, 2^e trimestre 1989, p. 6.

³³ Le grade de capitaine de frégate avait été supprimé par l'ordonnance du 8 février 1772.

spécialistes ouvriers qui comportaient les grades d'aide, second maître et maître : charpentiers, calfats et voiliers.

On retrouvait ces trois spécialités dans les arsenaux aux côtés de perceurs, poulieurs, tonneliers, scieurs de long...



Capitaine de vaisseau de la 5^e escadre en grand uniforme de 1786. (Dessin de Goichon)



Lieutenant de vaisseau de la 3^e escadre et élève de marine de la 5^e escadre en grand uniforme de 1786. (Dessin de Valmont)



Matelot en 1786 (une représentation toute personnelle). (Dessin de Goichon)

4. Les troupes de la Marine.



Capitaine des canoniers-matelots. (Dessin de Rouillet)

Pour les garnisons de ses vaisseaux, la Marine disposait depuis l'ordonnance du 26 décembre 1774 du corps royal d'infanterie de marine, soit 11 800 soldats aptes au service de l'infanterie comme de l'artillerie. Ce corps avait pris le nom de corps royal de la Marine le 4 février 1782³⁴. La Marine était donc indépendante de l'Armée pour ses moyens.

En 1786, avec la création du corps des canoniers-matelots, qui remplaçait en partie les compagnies d'apprentis-canoniers, il disposait toujours d'une ressource propre de spécialistes de l'artillerie, mais de la seule artillerie, mi-marins et mi-soldats, au-delà des seuls bombardiers, qui disparurent alors, et des canoniers des classes. Cependant, les 8 100 canoniers-matelots (81 compagnies de 100 hommes) n'étaient pas destinés au service de l'infanterie et n'auraient pas eu l'effectif suffisant pour cette fonction ; la Marine allait donc devoir à nouveau faire appel à des régiments de l'Armée pour son service de garnison à bord des vaisseaux et ses besoins aux colonies...

5. Les uniformes des marins en 1786.

Les textes officiels concernant l'uniforme des amiraux indiqueront jusqu'en 1891 que l'uniforme des officiers généraux de la marine ne diffère pas de celui des officiers généraux de la terre, sauf pour quelques particularités...

³⁴ Boudriot et Pétard, *Marine royale XVIIe et XVIIIe siècles. Uniformes, équipement, armement*, Jean Boudriot, 2003, p. 213.

L'ordonnance du 1^{er} janvier 1786 se contente en effet d'indiquer que le grand uniforme des officiers généraux est « ... composé d'un habit de drap bleu de roi, doublure de serge de soie écarlate, la veste et culotte écarlates, l'habit sans panier; les manches en bottes, les pattes de poches en travers, garnies de trois boutons, ainsi que les manches.

...

L'habit de vice-amiral sera brodé d'un galon pareil à celui de l'uniforme des lieutenants généraux du service de terre, avec cette distinction qu'il y aura trois galons sur les manches et sur les poches. »

L'ordonnance poursuit :

« La broderie de l'habit du lieutenant général de la marine sera pareil à celle de l'uniforme des lieutenants généraux du service de terre, et celle de l'habit du chef d'escadre des armées navales sera la même que celle de l'uniforme des maréchaux de camps et armées de Sa Majesté. Les boutons des habits de tous les officiers généraux de la marine seront de cuivre doré d'or moulu, timbré d'une ancre. Le petit uniforme des officiers généraux sera le même que celui des officiers généraux de terre, en y adoptant le bouton timbré d'une ancre prescrit pour le grand uniforme. »

L'uniforme des officiers supérieurs et subalternes se distinguait de celui des officiers généraux par le port des épaulettes du grade et la couleur spécifique du collet, qui était représentative de l'escadre à laquelle appartenaient les officiers, mais aussi par le type des broderies faites de feuilles d'acanthé, de fleurs de lys et d'ancre pour les seuls majors et capitaines de vaisseau.

Quant aux matelots, mis à part les canonniers-matelots, ils étaient toujours dépourvus d'un uniforme, même si les illustrateurs n'ont depuis pas hésité à les représenter dans une tenue qui s'y apparente.

Le règlement du 1^{er} janvier 1786 sur l'ordre, la propreté et la salubrité à maintenir à bord des vaisseaux précise que « les matelots ne seront point embarqués sans être pourvus des hardes détaillées ci-après : six chemises dont deux au moins de toile blanche ; deux grandes culottes de toile ou d'un coutil grossier ; un chapeau rond en forme de toque ; quatre paires de bas, dont deux de laine ; deux paires de souliers, dont une dans le sac ; un hamac, une couverture et un sac de cuir dans lequel leurs hardes seront renfermées.

Le reste de leur habillement sera laissé à leur volonté. »

Si les matelots issus de l'inscription maritime n'avaient pas d'uniforme, ce n'était pas le cas des spécialistes embarqués non-officiers qu'étaient les maîtres des différentes professions. Cet uniforme serait défini par l'ordonnance du 1^{er} mai 1787 sur les entretenus de la marine. Globalement les maîtres étaient vêtus d'un habit, dont le collet était à la couleur de l'escadre, d'une veste et d'une culotte, le tout en drap bleu de roi. Les différentes spécialités se distinguaient par :

- Équipage (manœuvre) : un trèfle en or sur l'épaule droite ;
- Pilotes : un trèfle en or sur l'épaule gauche ;
- Charpentiers : un trèfle en argent sur l'épaule droite ;
- Calfats : un trèfle en argent l'épaule gauche ;
- Voiliers : aucune marque distinctive sur l'épaule.



Capitaine de port et ingénieur-sous-directeur de dos en grand uniforme de 1786.
(Dessins de Valmont)



Ingénieur-constructeur et officier et sous-officier des canonniers-matelots en 1786.
(Dessin de Valmont)

Dans cette description ne figurent pas les gradés canonniers, puisqu'ils faisaient partie des canonniers-matelots qui disposaient d'un uniforme spécifique. On peut même affirmer que les matelots de ce corps furent des précurseurs en la matière puisqu'ils furent les tous premiers matelots disposant d'un uniforme.

Cet uniforme était composé d'un habit-veste de drap bleu de roi, revers et parements rouges, le collet de la couleur affectée à l'escadre à laquelle chaque division était attachée, d'un gilet de drap bleu et d'une culotte bleue recouverte jusqu'au-dessous du mollet par un brodequin lacé sur le côté extérieur de la jambe. Leur chapeau était rond, garni d'une cocarde blanche surmontée d'une houppes de laine de la couleur affectée à l'escadre.

Pour plus d'informations sur les marins de 1786, en particulier s'agissant de l'uniforme des autres corps (ingénieurs-constructeurs, intendants et commissaires, contrôleurs, médecins et chirurgiens), il est nécessaire de consulter notre livre *Les marins français. 1789 – 1830. Étude du corps social et de ses uniformes*, Bernard Giovanangeli Éditeur / Musée national de la Marine, 2021.

© VAE (2s) Éric Schérer. 2026