Ces années qui ont compté pour l'organisation de la Marine
1852 : le service à bord des bâtiments de la flotte

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.
Nous consacrons ce douzième article à 1851 et 1852, années où deux textes importants parurent. Le premier, le 15 août 1851, consacré au service à bord des bâtiments de la flotte, était destiné à remplacer l'ordonnance du 31 octobre 1827 qui a fait l'objet d'un de nos articles précédents, le second, le 28 août 1852, était un règlement d'application de l'ordonnance de 1851, reprenant ainsi le schéma qui avait été adopté à la fin de la Restauration et serait repris au cours du XIX^{e} siècle et au début du XX^{e} : un texte de haute portée et un texte d'application de niveau réglementaire.

1. Le contexte historique.

Un changement de régime était en cours après le coup d'État réussi le 2 décembre 1851 du Président de la République Louis-Napoléon Bonaparte. Le 14 janvier 1852, une nouvelle constitution donna des pouvoirs étendus au Président face aux chambres. Les 21 et 22 novembre suivants, un plébiscite fut organisé ; une très grande majorité d'électeurs approuva le rétablissement de l'Empire qui fut proclamé le 2 décembre : « *Le peuple veut le rétablissement de la dignité impériale dans la personne de Louis Napoléon Bonaparte, avec hérédité dans sa descendance directe, légitime ou adoptive, et lui donne le droit de régler l'ordre de succession au trône dans la famille Bonaparte, ainsi qu'il est prévu par le sénatus-consulte du 7 novembre 1852* ».

Sur le plan extérieur, les années de 1849 et 1850 avaient été marquées par l'envoi d'un corps expéditionnaire à Rome qui avait nécessité le concours de la Marine pour son transport. Mais cette dernière n'avait pas eu à tirer un seul coup de canon[1].
L'affaire avait commencé par la proclamation de la République par Mazzini à la place des États de l'Église. Après avoir été retenu prisonnier, le pape Pie IX s'était enfui à Gaëte. Le gouvernement de la II^{e} République avait alors décidé de monter une opération pour protéger le souverain pontife. Une escadre de 13 bâtiments (6 frégates à vapeur, 2 corvettes à vapeur, un aviso à vapeur, 2 gabares et une frégate à voiles) sous le commandement du contre-amiral François Thomas Tréhouart avait embarqué les 8 000 hommes de la division du général Oudinot. Une portion de cette force dirigée par le capitaine de pavillon de l'amiral, le capitaine de vaisseau Louis Stanislas Mallet, avait pris le contrôle de Civita-Vecchia le 25 avril 1849. Elle avait libéré Rome le 3 juillet suivant ; le pape avait pu se réinstaller dans sa capitale en avril 1851[2].


Le vice-amiral Théhouart.
(Collection particulière)

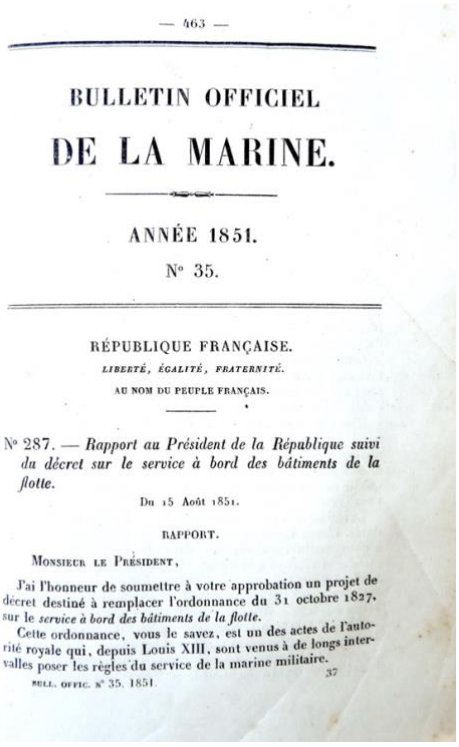
A l'Est de la Méditerranée, la question de la surveillance et de la garde des lieux saints – une rivalité ancestrale entre catholiques latins et orthodoxes – n'avait, en dépit d'alertes en 1852, pas encore donné naissance à une crise qui devait aboutir à la guerre de Crimée. Face à l'intransigeance du tsar Nicolas I^{er} réclamant le droit de protection de tous les chrétiens de rite orthodoxe vivant au sein de l'empire

[1] Chevalier E., *Histoire de la Marine française de 1815 à 1870*, Librairie Hachette, 1900, p. 127.
[2] Granier Hubert, *Histoire des marins français. 1815 – 1870*, Marines éditions, 2002, pp. 196 à 198.

ottoman, soit un droit exorbitant d'ingérence sur la politique intérieur de ce dernier, et au rejet de l'ultimatum par les Turcs menacés par les Russes[3], une escadre française forte de 8 vaisseaux et de plusieurs bâtiments à vapeur sous le commandement du vice-amiral Frédéric Regnault de La Susse appareillerait cependant de Toulon le 23 mars 1853 pour aller mouiller en baie de Salamine avant de se diriger avec une escadre anglaise vers les Dardanelles en juin[4]…

2. Les textes de 1851 et 1852.

Dans un long rapport introductif destiné au Président de la République le 15 août 1851[5], le ministre de la Marine de Chasseloup-Laubat expliqua la genèse du nouveau décret sur le service à bord des bâtiments de la flotte. Il récapitulait les textes qui avaient précédé le nouveau, évoquant les ordonnances de 1689, 1765, 1786 et 1827, expliquant que Napoléon I[er] n'avait pas eu le temps de faire écrire un texte d'une telle portée. Dès 1846, des travaux préliminaires avaient été engagés par le ministre, l'amiral Ange René Armand de Mackau, et une commission s'était réunie l'année suivante sous la présidence du vice-amiral Frédéric Regnault de Susse mais ses travaux n'avaient pas abouti du fait de la révolution de 1848.
Ce texte d'organisation répondait donc à un vrai besoin pour une Marine dont les moyens évoluaient à grand pas avec la vapeur, la cuirasse et les canons à obus explosifs.


— 463 —

BULLETIN OFFICIEL

DE LA MARINE.

ANNÉE 1851.

N° 35.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

LIBERTÉ, ÉGALITÉ, FRATERNITÉ.

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS.

N° 287. — *Rapport au Président de la République suivi du décret sur le service à bord des bâtiments de la flotte.*

Du 15 Août 1851.

RAPPORT.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation un projet de décret destiné à remplacer l'ordonnance du 31 octobre 1827, sur le *service à bord des bâtiments de la flotte.*

Cette ordonnance, vous le savez, est un des actes de l'autorité royale qui, depuis Louis XIII, sont venus à de longs intervalles poser les règles du service de la marine militaire.

BULL. OFFIC. N° 35. 1851. 37

L'ordonnance du 15 août 1851 est un long texte de 250 pages, composé de 17 titres, complétés de nombreuses annexes, dont des modèles d'imprimés réglementaires. Son plan est assez similaire à l'ordonnance de 1827 qu'elle remplace.

Le **titre I[er]** est relatif aux fonctions attribuées aux officiers de la marine suivant le grade ou le titre temporaire dont ils étaient revêtus. Il reprend donc l'objet du titre correspondant de 1827 en définissant notamment les commandements auxquels les différents grades pouvaient accéder, en élargissant les types de bâtiments puisqu'il y avait désormais des bâtiments à vapeur – notons par ailleurs qu'il n'y avait plus de distinction temps de paix / temps de guerre – :

- Amiral : armée navale (laquelle était composée de plusieurs escadres) ;
- Vice-amiral : armée navale, escadre ou division navale ;
- Contre-amiral : escadre ou division navale ; la fonction de chef d'état-major d'une armée navale était possible ;
- Capitaine de vaisseau : division navale (il était commissionné à cet effet et prenait le titre temporaire de chef de division), vaisseau et frégate à voiles ou à vapeur, ou corvette à voiles à batterie couverte ; un emploi de chef d'état-major d'une force navale était aussi possible ;
- Capitaine de frégate – grade qui avait réapparu en 1848 au détriment de celui de capitaine de corvette – : corvette à batterie barbette, brick de plus de 10 bouches à feu, transports de 800 tonneaux, bâtiment à vapeur plus petit qu'une frégate mais propulsé par une machine de plus de 180 chevaux ou grand bâtiment à voiles armé en transport ; les emplois de second à bord d'un bâtiment commandé par un capitaine de vaisseau ou au sein d'un état-major comme chef ou comme aide de camp étaient aussi ouverts ;
- Lieutenant de vaisseau de 1[re] classe – un grade intermédiaire entre ceux de lieutenant de vaisseau de 2[e] classe et de capitaine de frégate, en l'absence de capitaine de corvette – : tout commandement

[3] Battesti Michèle, *La Marine de Napoléon III. Une politique navale. Tome 1*, Service historique de la Marine, 1997, pp. 70 et 71.
[4] De Bazancourt, *L'expédition de Crimée. La Marine française dans la mer Noire et la Baltique*, ……pp. 4 à 8.
[5] *Bulletin officiel de la Marine. Tome second. 2[e] semestre 1851*, Imprimerie nationale, p. 463.

de niveau inférieur à celui des capitaines de frégate ou d'un bâtiment à voiles de niveau analogue mais armé en transport ; ces lieutenants de vaisseau pouvaient par ailleurs être second d'un bâtiment commandé par un capitaine de frégate ou chef – jamais adjoint – de quart à bord d'un bâtiment commandé par un capitaine de vaisseau ; les emplois au sein d'un état-major étaient aussi possibles, en particulier comme chef de celui d'une division navale ;

- Lieutenant de vaisseau de 2e classe : pas de commandement mais les fonctions de second d'un bâtiment commandé par un capitaine de frégate ou de chef – jamais adjoint – de quart à bord d'un bâtiment commandé par un capitaine de vaisseau ; les emplois au sein d'un état-major étaient aussi possibles ;
- Enseigne de vaisseau : pour les plus anciens, second d'un bâtiment commandé par un lieutenant de vaisseau ; pour tous, chef de quart sur les bâtiments inférieurs aux frégates et aux corvettes à voiles à batterie couverte ou adjoint de quart sur les plus gros bâtiments ; les emplois au sein d'un état-major étaient aussi possibles ;
- Aspirants des deux classes : seule la fonction d'adjoint de quart leur était accessible.

Les différentes formations navales étaient commandées en chef quand elles étaient isolées et commandées en sous-ordre quand elles relevaient d'une force navale plus importante qui était, elle, commandée en chef. Notons également que l'ordonnance utilise pour la première fois l'appellation de commandant pour désigner l'officier de vaisseau qui commandait un bâtiment s'il était officier supérieur, quand l'appellation de capitaine était désormais réservée à un officier subalterne qui commandait, même si elle restait générique pour désigner la fonction de commandement.



Officiers de vaisseau en 1848 : capitaine de frégate, lieutenant de vaisseau, capitaines de vaisseau, enseigne de vaisseau, aspirants de 1re classe.
(Dessin de Levert – Service historique de la Défense Vincennes)

Le **titre II** détaille les pavillons et autres marques distinctives de commandement. La place des marques de commandement ne changeait pas – celles-ci étaient alors très simples puisqu'étant exclusivement un pavillon carré aux couleurs nationales – : au grand mât pour l'amiral ou le vice-amiral pourvu d'une commission d'amiral, au mât de misaine pour le vice-amiral et au mât d'artimon pour le contre-amiral. Ces marques étaient désormais aux trois couleurs ; le système des pavillons blanc, blanc avec un quartier bleu et bleu percé d'une bombe blanche était supprimé. Le Président de la République avait cependant sa marque particulière, pavillon carré bleu, blanc, rouge avec ses initiales au centre, comme l'avait eu le Roi Louis-Philippe ayant naturellement rompu avec le système du pavillon fleurdelysé.

En plus de ces pavillons carrés existaient des guidons, mais plus de guidons envergués, pour les capitaines de vaisseau détenant une commission de chef de division ou commandant supérieur sur rade et un triangle pour le capitaine de frégate dans cette dernière position.
Lorsque plusieurs officiers généraux ou capitaines de vaisseau du même grade se trouvaient réunis, ils devaient signaler leur numéro d'ancienneté d'après l'annuaire des officiers par l'inscription de ce rang sur leur marque. Mais la complexité ne s'arrêtait pas là : sur les canots les pavillons ou guidons tricolores pouvaient être ornés d'étoiles et d'ancres bleues en sautoir suivant un code rigoureusement défini.

Le **titre III** récapitule les devoirs généraux des officiers de la marine et des autres personnes embarquées. En particulier, toute personne devait saluer en paraissant sur le gaillard d'arrière.

Le **titre IV** parle de l'embarquement des officiers et des mutations qui pouvaient survenir dans les états-majors des bâtiments de la flotte. Ce titre définit en particulier les modalités de gestion des officiers. Ainsi, les officiers de vaisseau destinés à exercer un commandement y étaient désignés par le Président de la République ; les autres officiers supérieurs, les officiers en second, les officiers affectés à un état-major de force et ceux devant former l'état-major d'un bâtiment-école ou d'un bâtiment destiné à faire une campagne scientifique ou d'exploration étaient désignés par le ministre ; l'affectation des autres officiers subalternes relevait du préfet maritime du port base du bâtiment. Les officiers d'administration et de santé recevaient un traitement analogue, mais ces officiers n'ayant pas tous vocation à partir en mer il existait un tableau qui déterminait leur tour d'embarquement.
Les officiers généraux et chefs de division pouvaient désigner comme aide de camp un des officiers du bâtiment sur lequel ils embarquaient ; cet officier prenait alors la dénomination d'officier d'ordonnance. Il était par ailleurs prévu que les commandants choisissent leurs officiers, tout en les proposant à l'autorité de décision.
L'ordre de succession au commandement était naturel s'agissant des officiers de vaisseau embarqués ; en revanche, en l'absence d'officier, le dernier étant l'aspirant de 1re classe, le commandement pouvait être dévolu au premier maître de manœuvre, de canonnage, au capitaine d'armes – il montait d'un cran par rapport à ce que prévoyait l'ordonnance de 1827 –, au premier maître de timonerie et au premier maître mécanicien, qui n'existait pas en 1827 ; l'aspirant de 2e classe fermait la marche.

Le **titre V** détaille les dispositions relatives au commandant en chef et aux officiers généraux et chefs de division employés en sous-ordre. Un commandant en chef avait le droit de correspondre directement avec le ministre de la Marine. Les ordres lui étaient d'ailleurs donnés directement par ce dernier – il n'y avait pas de responsables de théâtre d'opérations – de commandants de zone maritime – comme il y en a aujourd'hui.

Le **titre VI** précise les dispositions concernant les officiers de l'état-major général.

Le **titre VII** est consacré aux devoirs du capitaine de bâtiment, terme générique – on ne parlait pas toujours du commandant (voir le titre I). Il avait l'obligation d'inspecter son bâtiment tous les jours avec l'officier en second. Tous les soirs l'équipage était rappelé aux postes de combat pour faire l'appel.

Le **titre VIII** est relatif aux officiers employés sous les ordres du capitaine du bâtiment.
L'officier de vaisseau le plus élevé en grade était chargé du détail général et de la police générale du bâtiment ; c'était l'officier en second. Ce dernier était dispensé de quart s'il était officier supérieur et si l'état-major du bâtiment se composait de 4 autres officiers de vaisseau en plus du commandant et de lui-même. S'il n'y avait que trois autres officiers aptes au quart en chef, le second faisait le seul quart de 4h à 8h ; s'il n'y en avait que deux, le second était inscrit dans le tour de quart comme les autres officiers. Au combat, l'officier en second conduisait le premier détachement d'abordage.
L'officier de quart se tenait sur la dunette à bord d'un vaisseau, sur le banc de quart à bord des autres bâtiments à voiles, et sur la passerelle ou le banc de quart à bord des bâtiments à vapeur, quand l'éventuel second de quart devait se tenir sur le gaillard d'avant. Les ordres étaient retransmis par le maître de manœuvre de quart au sifflet. Tous les officiers de quart faisaient séparément des observations astronomiques et en particulier le point à midi qu'ils proposaient au capitaine. Au lever et au coucher du

soleil les aspirants de service devaient monter dans la mâture pour explorer l'horizon, voilà qui rappelle une tradition toujours vivace à l'École navale.
L'officier de vaisseau le plus ancien après le second commandait la première batterie et était responsable de la surveillance du matériel d'artillerie. Les autres officiers de quart commandaient les autres batteries au combat. Au-delà de ce rôle au combat, existaient des responsabilités nouvelles de capitaine de compagnie consistant à assurer la gestion administrative et l'inspection de la propreté d'une fraction des marins de l'équipage.
Subsistaient par ailleurs les « détails particuliers », c'est-à-dire les divers services du détail général, la responsabilité de ces détails relevant plutôt de l'entretien du matériel sous les ordres de l'officier en second, chargé du détail général. Les officiers responsables de ces services ou de ces matériels avaient pour auxiliaires principaux les maîtres – les maîtres adjoints d'aujourd'hui –, c'est-à-dire les officiers mariniers les plus anciens des différentes spécialités. On trouvait ainsi l'officier chargé du matériel de l'artillerie (y compris des armes portatives), déjà cité, l'officier chargé de l'instruction des aspirants (en particulier à la navigation astronomique), l'officier chargé des montres, l'officier de manœuvre (responsable du gréement), l'officier chargé de la cale, l'officier chargé des embarcations, l'officier chargé de la timonerie, l'officier chargé de la machine, l'officier chargé du charpentage, l'officier chargé du faux pont, l'officier chargé de la voilerie, l'officier chargé du calfatage (surveillance des pompes), l'officier chargé des vivres et l'officier chargé du magasin général.


Aspirants de 1re classe, de 2e classe et auxiliaire.
(dessin de Valmont)

Le **titre IX** porte sur les aspirants et les aspirants auxiliaires, ce qui montre que les aspirants ne faisaient pas partie des officiers à cette époque.
Les aspirants de 1re classe avaient autorité sur les premiers maîtres quand ceux de 2e classe étaient subordonnés à ces derniers et avaient autorité sur les maîtres. Les aspirants étaient les auxiliaires du second pour la propreté du bâtiment. Un aspirant de corvée assistait à la distribution des rations.

Le **titre X** traite des officiers mariniers et des quartiers-maîtres qui n'en sont plus. Il rappelait la hiérarchie au sein de spécialités et entre les spécialités. Sont citées dans l'ordre les spécialités avec à leur tête les maîtres de manœuvre, canonnier, capitaine d'armes, timonier – comme en 1827, seules ces quatre premières possédaient des premiers maîtres –, mécanicien – une spécialité qui montait en puissance car de plus en plus répandue sur les bâtiments –, charpentier, voilier, calfat, pilote côtier, armurier, forgeron.
La spécialité de mécanicien et les fonctions temporaires des armes se distinguaient par l'existence de contremaîtres mécaniciens en lieu et place de seconds maîtres et quartiers-maîtres, comme les sergents et caporaux d'armes.

L'aumônier fait l'objet du court **titre XI**. « Office divin », lors des dimanches et jours de fêtes, mais aussi prières du soir étaient des obligations.

Le **titre XII** décrit les responsabilités des officiers d'administration dont les titres au sein d'une force navale pouvaient être en fonction de sa taille et des responsabilités : commissaire d'armée, d'escadre, de division, sous-commissaire de division, officier d'administration (sur un bâtiment). Ils étaient complétés par des commis et des écrivains de marine.

Le **titre XIII** est consacré aux officiers du génie maritime embarqués – il y en avait encore, intégrés à l'état-major de la force navale (ingénieur de 1re ou de 2e classe du génie maritime) ou du bâtiment (sous-ingénieur). Ils étaient chargés de faire exécuter les travaux de réparation nécessaires ; au port ils étaient le correspondant naturel de la direction des constructions.

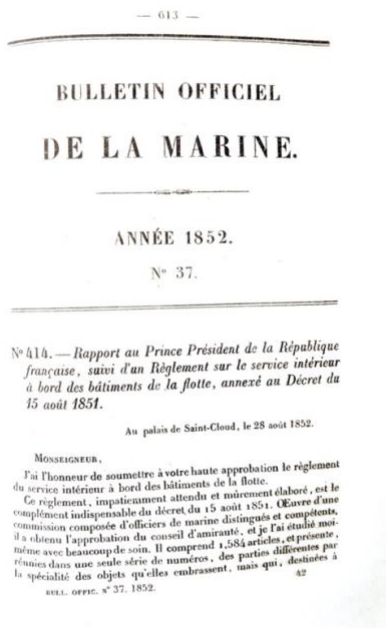
Le **titre XIV** est relatif aux officiers de santé. Dans une armée navale, le service de santé était dirigé par un officier supérieur du corps de santé qui prenait le titre temporaire de médecin en chef. Dans une escadre ou une division, le chirurgien-major embarqué sur le bâtiment portant la marque du commandant de cette force était pourvu d'une commission de chirurgien-major d'escadre ou de division. Sur les bâtiments, les chirurgiens-majors étaient des chirurgiens de 1re classe sur les vaisseaux, les frégates et les corvettes à voiles de 1re classe, et des chirurgiens de 2e classe sur les autres bâtiments de plus de plus de 45 hommes d'équipage ; les bâtiments de moins de 45 hommes pouvaient embarquer des chirurgiens de 3e classe.

Le **titre XV** parle du commis aux vivres et du magasinier, sans évolutions particulières par rapport à l'ordonnance de 1827. Ils restaient des marins à part.

Le **titre XVI** organise les logements à bord. Ils étaient distribués suivant un ordre de préséance : commandant de la force, chef d'état-major s'il était officier général, capitaine du bâtiment, chef d'état-major s'il était capitaine de vaisseau, officier d'administration chef de service si de grade assimilé à capitaine de vaisseau, officier du génie maritime chef de service si de grade assimilé à capitaine de vaisseau, officier de santé chef de service si de grade assimilé à capitaine de vaisseau, chef d'état-major s'il était capitaine de frégate, officier en second s'il était capitaine de frégate, …

Le **titre XVII** précise enfin les honneurs et les visites à rendre dans diverses circonstances. Naturellement le Président de la République y tenait son rang à la place du Roi dans les honneurs à rendre. Mais ce qui est le plus caractéristique dans le texte c'étaient les honneurs à rendre au pavillon national – on pouvait dès lors parler de cérémonie des couleurs – qui y sont décrits avant même ceux dus au Président, et cela alors qu'en 1827 les dispositions à prendre pour les mouvements du pavillon de poupe n'étaient pas formulées dans l'ordonnance mais dans le 2e règlement qui était joint à celle-ci.
Pour cette cérémonie, les hommes sur le pont devaient s'arrêter et non plus porter la main droite à hauteur de l'œil mais se découvrir. Désormais, les marins retireraient donc leur coiffure – bicorne, casquette, chapeau, bonnet – pour les couleurs.

Le 28 août 1852, le décret du 15 août 1851 fut complété par un règlement sur le service intérieur à bord des bâtiments de la flotte[6] après validation du conseil d'amirauté. Ce règlement comprend 11 titres et de nombreux tableaux et annexes, le tout totalisant plus de 320 pages ! Il apportait une uniformité du service d'une unité à une autre, prenant appui sur les pratiques de l'escadre (d'évolution).
Outre les évolutions dans ces pratiques, le règlement traite de sujets jusqu'alors non définis formellement : compagnies de débarquement et armement en guerre des embarcations.
Ce règlement est particulièrement détaillé ; aucun texte antérieur ne paraît l'avoir été autant.


— 613 —

BULLETIN OFFICIEL

DE LA MARINE.

ANNÉE 1852.

N° 37.

N° 414. — *Rapport au Prince Président de la République française, suivi d'un Règlement sur le service intérieur à bord des bâtiments de la flotte, annexé au Décret du 15 août 1851.*

Au palais de Saint-Cloud, le 28 août 1852.

MONSEIGNEUR,

J'ai l'honneur de soumettre à votre haute approbation le règlement du service intérieur à bord des bâtiments de la flotte.

Ce règlement, impatiemment attendu et mûrement élaboré, est le complément indispensable du décret du 15 août 1851. Œuvre d'une commission composée d'officiers de marine distingués et compétents, il a obtenu l'approbation du conseil d'amirauté, et je l'ai étudié moi-même avec beaucoup de soin. Il comprend 1,584 articles, et présente, réunies dans une seule série de numéros, des parties différentes par la spécialité des objets qu'elles embrassent, mais qui, destinées à

42

BULL. OFFIC. N° 37. 1852.

Le **titre I^er^** traite des rôles à bord : numérotage, rôle de combat, rôle des plats (chaque plat comprend 8 ou 9 hommes ; les repas sont pris sur des tables et des bancs montés dans les batteries pour la durée nécessaire à leur prise), rôle des embarcations, rôle de quarts, rôle de manœuvre (des voiles), rôle de couchage (les officiers mariniers dans le faux pont, les quartiers-maîtres et matelots dans les batteries).

[6] *Bulletin officiel de la Marine. Tome second. 2e semestre 1852*, Imprimerie impériale, 1853, p. 613.

Le **titre II** est relatif au service intérieur. Y sont décrites les pratiques courantes et convenances à respecter, ainsi que les devoirs des aspirants, des maîtres chargés (au combat, responsabilités en matière de matériel, de propreté et d'encadrement) et de l'équipage (gardes, consignes, rondes).
On y apprend que le hausse-col n'était pas en 1852 – il le redeviendrait plus tard jusqu'à sa suppression par la circulaire du 20 août 1884[7] – le signe distinctif de l'officier de quart, mais que les officiers de quart (en chef et en sous-ordre) portaient les épaulettes – en habit de petite tenue sans doute, mais pas en redingote dont les brides d'épaulette étaient cousues intégralement – et le ceinturon, avec ou sans sabre.
Le texte fournissait d'intéressantes informations sur les appellations, quand un inférieur s'adressait verbalement ou par écrit à un supérieur : amiral → monsieur l'amiral ; vice-amiral et contre-amiral → amiral ; officier supérieur → commandant ; lieutenant de vaisseau commandant un bâtiment → capitaine ; autre lieutenant de vaisseau et enseigne → lieutenant.
L'aspirant du détail était l'auxiliaire direct de l'officier en second ; il était chargé de veiller à la parfaite exécution des ordres donnés par ce dernier, en particulier en matière de service courant et de propreté.

Les hommes de l'équipage saluaient les supérieurs en portant la main au chapeau.
Le dimanche avait lieu une inspection qui pouvait être effectuée aux postes de combat ou aux postes de compagnie, avec la compagnie de débarquement en armes ou suivie de l'armement des canots. Les hommes défilaient sur le pont au son des tambours, fifres et clairons.
Il n'y avait de feu permanent à bord que celui de la mèche. Celle-ci était gardée par un factionnaire armé d'une baïonnette.
L'acclamation réglementaire par l'équipage, quand elle était prescrite était en 1852 « Vive Louis-Napoléon ». Ces cris seraient remplacés à l'avènement de l'Empire par ceux de « Vive l'Empereur »[8].
Lorsqu'au mouillage un officier ou un assimilé montait à bord ou quittait le bâtiment, tandis qu'un second maître de manœuvre donnait le coup de sifflet réglementaire, un nombre déterminé d'hommes et de mousses étaient rangés de part et d'autre de la portière du bastingage – un factionnaire armé d'un fusil chargé y montait la garde – et saluaient en portant la main au chapeau : 8 pour un amiral, 6 pour un officier général, 4 pour un officier supérieur, 2 pour tout autre officier – c'est l'origine du « sur le bord ».
Le logement du capitaine était systématiquement gardé par un factionnaire armé d'une baïonnette ou d'un sabre.

Un court **titre III** décrit les pratiques religieuses à bord, sous le titre de « service divin ». La messe était dite sur le pont ou dans la batterie haute. La garde en armes était rangée à gauche et à droite de l'autel ; en fonction des étapes de l'office, elle avait l'arme au pied, elle portait les armes ou avait l'arme au bras ; à l'élévation la garde mettait le genou à terre pendant que les tambours battaient aux champs.
Il y est également précisé les dispositions prises en cas de décès à bord ; à la mer, le corps du défunt était immergé sous un roulement de tambours.

Le **titre IV** précise le tableau de service pour chaque jour de la semaine, au mouillage et à la mer.
Le **titre V** organise le combat en donnant les diverses dispositions afférentes : dispositions pour l'abordage, organisation du feu par les pièces, dispositions en cas d'incendie.

Le **titre VI** est une nouveauté ; il précise la formation, l'instruction, les modalités de descente à terre et le service des obusiers de montagne des compagnies de débarquement. Un tableau fixe la composition des compagnies de débarquement. L'effectif potentiellement débarqué allait de 239 hommes pour un vaisseau de 1er rang (répartis en deux compagnies) à 43 hommes pour un brick de 20 canons, commandés par un lieutenant de vaisseau pour les plus gros bâtiments et un enseigne pour les plus petits, effectif augmenté de 6 hommes par obusier de montagne. Les officiers mariniers et les quartiers-maîtres ou équivalents étaient armés d'un fusil et d'un sabre d'infanterie (sabre briquet) quand les matelots étaient armés d'un fusil et d'un sabre d'abordage ; les fifres et clairons portaient un mousqueton et un sabre d'infanterie ; les servants des obusiers de montagne disposaient d'un mousqueton. Les hommes de la mousqueterie pouvaient être armés de fusils de rempart.

---

[7] *Bulletin officiel de la Marine. 1884. Tome deuxième, 2e semestre 1884*, p. 354.
[8] Sans doute dès 1853, mais nous n'en avons trouvé mention que dans *Le décret sur le service à bord des bâtiments de la flotte du 20 mai 1868*, Librairie militaire de J. Dumaine, 1868, p. 278.

Plusieurs compagnies de divers bâtiments pouvaient être réunies ; elles étaient alors placées sous le commandement d'un officier supérieur qui prenait le titre de commandant supérieur.
En complément, le **titre VII** traite de l'armement en guerre des embarcations, quand le titre **VIII** précise les dispositions à prendre contre l'abordage des embarcations.

Pour être efficaces au combat, les marins devaient être entraînés au cours d'exercices ; c'est l'objet du **titre IX** qui comprend de multiples actions concernant les voiles, la sonde, les embarcations, le maniement du sabre, l'escrime, l'exercice du pistolet, celui de la grenade. Ces exercices étaient décomposés de manière très précise.

Le **titre X** précise les peines de discipline : privation de vin ou d'eau de vie, consigne à bord, suppression des suppléments de solde, prison ou détention à la barre de justice avec ou sans vin ou eau de vie, cachot au pain et à l'eau.

Le **titre XI**, enfin, indique la liste des instruments, livres et autres objets dont les officiers, les aspirants et le maître de timonerie doivent être pourvus à leur embarquement, liste qui ne diffère guère de celle de 1827.

3. Les marins en 1852.

Le décret du 27 décembre 1851[9] venait de créer le cadre de maistrance pour les officiers mariniers (260 premiers maîtres pour les spécialités qui disposaient de ce grade, 150 maîtres et 1 350 seconds maîtres). Il s'agissait alors avant tout d'une mesure sociale destinée à s'attacher des spécialistes, principalement issus de l'inscription maritime, au sein d'une marine de plus en plus exigeante sur le plan des métiers, ces marins pouvant pour autant être sans emploi dans la flotte et placés en disponibilité (demi-solde) avec un tour de rappel.

S'agissant des officiers de vaisseau, après avoir été supprimé par l'ordonnance du 29 décembre 1836[10], le grade de capitaine de frégate avait été réintroduit le 3 mai 1848[11], en même temps que la suppression de celui de capitaine de corvette. Les capitaines de corvette avaient alors été promus capitaines de frégate sur le champ. Un peu avant cette dernière mesure, les élèves de marine des deux classes avaient été remplacés par les aspirants des deux classes, appellation jugée plus républicaine car tranchant avec les pratiques antérieures (arrêté ministériel du 2 avril 1848[12]).


Capitaines de vaisseau et enseigne de vaisseau en 1848.
(Dessin de Valmont)


Capitaines de frégate en 1848.
(Dessin de Valmont)

[9] *Bulletin officiel de la Marine. Tome second, 2e semestre 1851*, Imprimerie nationale, 1852, p. 898.
[10] *Annales maritimes et coloniales. Année 1836. Partie officielle*, Imprimerie royale, 1836, p. 1501.
[11] Arrêté du gouvernement provisoire, dans *Bulletin officiel de la Marine. Tome premier. 1er semestre 1848*, Imprimerie nationale, 1848, p. 221.
[12] *Bulletin officiel de la Marine. Tome premier, 1er semestre 1848*, *ibid*, p. 173.

Certains fonctionnaires de la marine, pourtant régulièrement embarqués, mais au statut jusqu'alors bancal, avaient enfin été considérés militaires selon la loi du 19 mai 1834[13] sur l'état des officiers. On allait à partir de là pouvoir considérer les ingénieurs du génie maritime, les ingénieurs hydrographes, les commissaires… comme des officiers avec de réelles assimilations aux grades des officiers de vaisseau.

Du côté des commissaires, la hiérarchie s'était enrichie le 23 décembre 1847[14] de commissaires adjoints, assimilés aux capitaines de corvette qui existaient encore. Ces commissaires adjoints étaient placés entre les commissaires, jusqu'alors seul grade d'officier supérieur du commissariat, et les sous-commissaires. Les contrôleurs avaient retrouvé leur identité et leur dépendance exclusive au ministre avait été établie en 1844[15], après 9 années d'intégration au corps de l'administration : la Marine s'était rendue compte qu'une même institution ne pouvait exercer simultanément l'administration et son contrôle.

Le 31 mars 1852, un décret institua formellement des aumôniers relevant officiellement de la Marine, avec à leur tête un aumônier en chef de la flotte.

En 1852, en dépit de la forte progression de la proportion des bâtiments propulsés à la vapeur, il n'existait toujours pas d'officiers mécaniciens pour conduire et entretenir les machines – il faudrait attendre 1860[16]. Si le nombre d'ouvriers mécaniciens et chauffeurs qui étaient employés par la flotte augmentait – ce corps avait été créé par l'ordonnance du Roi du 24 mai 1840[17] pour rassembler un personnel bien plus nombreux que la compagnie d'ouvriers mécaniciens initiale de 1831 –, la hiérarchie de ces derniers s'arrêtait toujours au grade de premier maître et ces premiers maîtres mécaniciens à bord des bâtiments à vapeur étaient toujours subordonnés en théorie à un officier de vaisseau chargé de la machine qui n'avait aucune instruction et compétence pour encadrer le personnel de la spécialité et conseiller le commandant.
La hiérarchie de ces mécaniciens était spécifique depuis 1845 avec des contremaîtres et des aides mécaniciens, là où nombre d'autres spécialités avaient respectivement des seconds maîtres et des quartiers-maîtres.


Premier maître et maître mécanicien et ouvrier chauffeur en 1848.
(Dessin de Valmont)


Quartier-maître et matelot en 1848.
(Dessin de Valmont)

En 1852, les spécialités des « surnuméraires » restaient à part avec des grades spécifiques. Ainsi en était-il des fourriers avec 3 classes, assimilés au second maître, quartier-maître et matelot.

---

[13] *Annales maritimes et coloniales. Année 1834. Partie officielle*, Imprimerie royale, 1834, p. 438.
[14] *Ordonnances royales du 23 décembre 1847*, Imprimerie royale, 1848.
[15] Ordonnance du 21 décembre 1844, dans *Annales maritimes et coloniales. Année 1844. Partie officielle*, Imprimerie royale, 1844, p. 1553.
[16] Décret du 25 septembre 1860, dans *Bulletin officiel de la Marine. Tome second. 2e semestre 1860*, Imprimerie nationale, 1861, p. 434.
[17] *Annales maritimes et coloniales. Partie officielle*, Imprimerie royale, 1840, p. 607.

Enfin, le personnel chargé de la mousqueterie avait lui aussi ses spécificités. On y trouvait des capitaines d'armes, des sergents d'armes et des caporaux d'armes, assimilés respectivement aux premiers maîtres, seconds maîtres et quartiers-maîtres. Leur formation était assurée par les équipages de ligne, structure de pré-embarquement toujours existante. Ce ne serait qu'à partir de 1856[18] qu'existerait une école dédiée à la nouvelle spécialité des fusiliers, professionnalisation rendue toujours plus nécessaire par l'orientation donnée en termes d'emploi aux troupes de la Marine.

4. Les troupes de la Marine en 1852.

Le 14 mai 1831[19], Louis-Philippe avait remplacé les trois régiments d'infanterie relevant de la Guerre servant aux colonies par deux nouveaux régiments relevant de la Marine dénommés « régiments de marine » ; le service de ces régiments excluait cependant toujours celui à la mer. En 1838[20], les deux régiments avaient été transformés et s'y était ajouté un troisième « régiment d'infanterie de marine » avec dépôt à Cherbourg.
Les missions de ces régiments s'étaient alors élargies en théorie en comprenant le service de garnison des ports militaires du Royaume et des colonies et, si besoin, l'embarquement de détachements, mais l'affectation des différentes compagnies de ces trois régiments montre que leur service était déjà très majoritairement ultra-marin. Sergents et caporaux avaient pu cependant embarquer seuls pour occuper la fonction de capitaine, sergent et caporal d'armes quand la flotte ne disposait pas assez de marins pour exercer ces fonctions.


Infanterie de marine en 1845.
(Dessin de Valmont)

On en était là en 1852, pour les régiments d'infanterie. Quant au régiment d'artillerie de marine, il continuait à servir exclusivement à terre.

La réorganisation portée par le décret du 31 août 1854[21] créerait un quatrième régiment d'infanterie de marine maintiendrait toujours cette possibilité d'intégration ponctuelle au sein des équipages, mais il ne serait plus fait mention d'une quelconque participation à la garnison des bâtiments. Ce système perdurerait jusqu'en 1856, année de création de l'institution des fusiliers marins, une évolution inéluctable pour une Marine qui voulait disposer en toutes circonstances de spécialistes embarqués de l'infanterie.

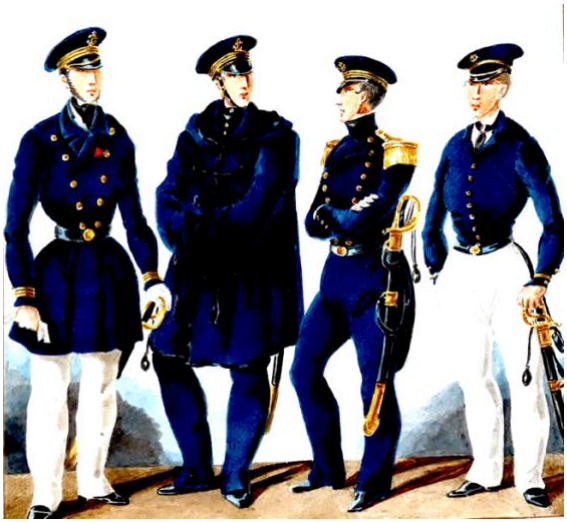
5. Les uniformes des marins en 1852.

Les uniformes des officiers de vaisseau restaient emprunts d'une grande sobriété en 1852, car défini par le régime républicain de 1848. À l'exception des officiers généraux, l'arrêté du 1er décembre 1848[22] avait supprimé toute broderie sur l'habit bleu croisant sur la poitrine. Dès lors, seules les épaulettes pouvaient déterminer le grade de l'intéressé vêtu de l'habit.

Depuis 1837 existaient dans la garde-robe des officiers de vaisseau une redingote et une casquette pour la petite tenue. Ces deux effets portaient désormais le nombre de galons du grade, respectivement aux manches et sur la cuve. En 1848 avait par ailleurs été introduit un nouveau modèle de sabre

[18] Décret du 5 juin 1856, dans *Bulletin officiel de la Marine 1856. Tome supplémentaire*, Imprimerie impériale, 1856, p. 82.
[19] Ordonnance du Roi du 14 mai 1831, dans *Annales maritimes et coloniales 1831. 1re partie*, Imprimerie royale, 1831, p. 351.
[20] Ordonnance du Roi du 20 novembre 1838, dans *Annales maritimes et coloniales 1838. Partie officielle*, Imprimerie royale, 1838, p. 1071.
[21] *Bulletin officiel de la Marine 1854. 2e semestre*, Imprimerie impériale, 1854.
[22] *Bulletin officiel de la Marine 1848. Tome second. 2e semestre*, Imprimerie nationale, 1849, p. 501.

naturellement sans couronne, remplaçant à la fois le sabre et l'épée, cette dernière étant supprimée pour ces officiers, comme elle l'avait été en 1793, dans un esprit révolutionnaire.



Lieutenants de vaisseau et élève officier en 1848.
(Dessin de Valmont)

En 1852, les officiers des corps assimilés avaient quant à eux conservé leurs broderies distinctives – nul doute que cela avait ému les officiers de vaisseau... Ils disposaient depuis 1848 d'un habit de grande tenue avec broderies et d'un habit de petite tenue sans broderies mais galonné sur les parements, les deux à coupe croisée, sauf pour les hauts fonctionnaires assimilés aux officiers généraux. La casquette était portée avec cet habit galonné ou avec la redingote. L'épée de ces officiers s'inspirait du modèle de 1837, mais sans la couronne royale.



Commissaires en 1848 : élève, sous-commissaire, commissaire-adjoint, commissaire général, commissaire, commissaire-adjoint, aide-commissaire.
(Dessin de Levert – Service historique de la Défense Vincennes)

Pour l'équipage, la situation au plan réglementaire de l'habillement est relativement floue, car peu de textes caractérisaient les uniformes. On peut cependant dire que les effets adoptés au début de la monarchie de Juillet étaient conservés en 1852, à l'exception du casque à chenille. La casquette à visière unique s'était généralisée pour les officiers mariniers en plus du bicorne, quand le chapeau en feutre verni, le chapeau de paille ou le bonnet coiffait les matelots, quartiers-maîtres et encore les seconds maîtres ; ces chapeaux portaient le ruban légendé de l'unité depuis la fin des années 1830 – le premier ruban semble avoir été celui de la *Belle Poule* commandée par le Prince de Joinville. La coupe du paletot de ces marins du bas de l'échelle avait évolué lentement, son collet ayant perdu sa patte écarlate. En

revanche était conservé le col bleu des marins, qui avait été introduit attenant à une chemise blanche le 28 mai 1829[23].

De plus amples informations sur les marins en 1852 se trouvent dans nos livres *Les uniformes des officiers de la marine. 1830 – 1940* et *Équipages et fonctionnaires de la Marine. Corps et uniformes. 1830 – 1940*.

© VAE (2s) Éric Schérer. 2026

[23] Tableau annexé à l'ordonnance du Roi du 28 mai 1829, dans *Annales maritimes et coloniales. Année 1829. 1re partie*, Imprimerie royale, 1829, p. 1122.