

Ces années qui ont compté pour l'organisation de la Marine An VIII (1799-1800) : la création des préfets maritimes et du corps du génie maritime

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 sixième article à l'an VIII au cours duquel furent créés par le Premier Consul les préfets maritimes, tandis que quelques mois plus tard le corps des officiers de marine allait être refondé. C'est aussi cette année-là que le corps du génie maritime fut créé, remplaçant définitivement celui des ingénieurs-constructeurs.

1. Le contexte historique.

À l'extérieur, en l'an VIII, la France était encore en guerre contre l'Autriche et l'Angleterre. Elle avait fait la paix avec l'Espagne qui était désormais son alliée, depuis le traité de Saint-Ildefonse du 18 août 1796, contre l'Angleterre.

La grande expédition qui commença à la fin du Directoire fut celle d'Égypte qui mobilisa des moyens navals considérables et fut marquée par le désastre d'Aboukir.

En février 1798, le Directoire avait attribué le commandement d'une armée d'invasion de l'Angleterre au général Bonaparte. Peu de temps après, en mars, l'objectif stratégique avait changé. Les préparatifs d'une expédition en Égypte avaient été ordonnés. Et le 18 mai une flotte importante (13 vaisseaux, 7 frégates, 8 bricks, 12 felouques, 4 bombardes, 2 vaisseaux et 2 frégates armés en flûte et 141 navires de transport) avait appareillé de Toulon et avait été rejointe par d'autres bâtiments venant de Marseille, de la Corse et d'Italie pour transporter un corps expéditionnaire de plus de 32 000 hommes. La flotte, à laquelle il manquait 2 000 marins¹, était commandée par le vice-amiral Brueys à bord du vaisseau *l'Orient* de 120 canons, emportant le général en chef. Brueys était assisté de son chef d'état-major, le chef de division Ganteaume, et des contre-amiraux Villeneuve, Blanquely-Duchayla et Decrès en sous-ordre². La flotte s'était emparée de l'île de Malte en y faisant escale le 10 juin ; le 1^{er} juillet elle avait atteint Alexandrie qui fut prise le lendemain.



Le vice-amiral Brueys.
(Portrait par un artiste inconnu)

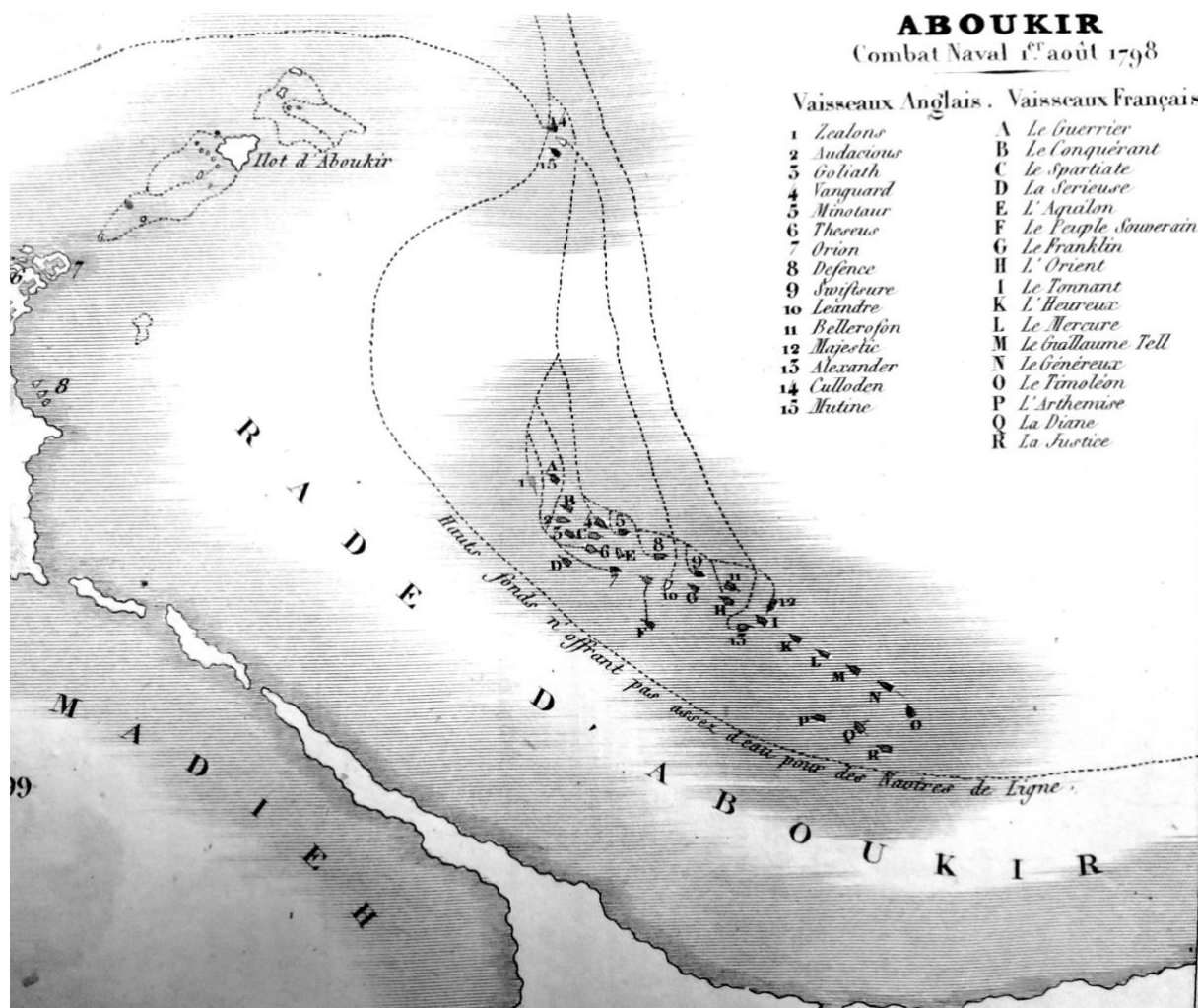
Alors que Bonaparte l'avait autorisé à appareiller pour se mettre en attente à Corfou, Brueys avait préféré faire mouiller ses 13 vaisseaux et 4 frégates en baie d'Aboukir, à l'exception des transports qui devaient rester à Alexandrie. Il pensait ses vaisseaux bien disposés en ligne, suivant la courbe de la côte, pour un combat si l'ennemi venait à apparaître : la faiblesse de la hauteur d'eau de la passe permettant de se rapprocher de la côte l'avait dissuadé de mouiller plus près ; elle aurait dû de la même manière interdire à l'ennemi de se glisser entre la ligne des bâtiments français au mouillage et la côte. Or, le 1^{er} août dans l'après-midi, l'escadre de Nelson, composée de 14, était apparue.

La manœuvre audacieuse des Anglais avait réussi : alors que les équipages étaient loin d'être complets – un déficit au départ, accru par l'envoi de personnel à terre –, ce qui ne permettait pas de servir complètement les canons des deux bords, chaque bâtiment de l'avant-garde et du centre de l'escadre

¹ Granier Hubert, *Histoire des marins français 1789 – 1815*, Marines édition, 1998, p. 154.

² Rouvier Charles, *Histoire des marins français sous la République*, Arthus Bertrand éditeur, 1868, p. 338.

française fut sous le feu de deux bâtiments anglais. L'autre moitié de l'escadre française tenta de prendre la fuite. Au bilan, 11 vaisseaux et 2 frégates de la République furent pris, coulés ou brûlés ; 3 000 Français furent tués ou blessés ; ils furent 900 du côté anglais³.



La bataille d'Aboukir.
(Carte issue de l'ouvrage *La France militaire*, tome 2)

Alors que Bonaparte était rentré en France le 9 octobre 1799 à bord de la frégate *Muiron*, sans être inquiété par les Anglais⁴, l'expédition se termina en 1801, quand furent rapatriés les derniers éléments de l'expédition.

Pendant que se déroulaient les événements d'Égypte, la flottille de Boulogne, vecteur d'une invasion rêvée de la Grande-Bretagne, se construisait sous l'autorité de Forfait.

Le vice-amiral Bruix avait quant à lui appareillé de Brest avec 25 vaisseaux et 6 frégates pour la Méditerranée afin d'y obtenir la supériorité avec les Espagnols pour y ravitailler les Français en Égypte. Le soutien espagnol manqua et l'escadre retourna à Brest sans avoir atteint son objectif⁵. Dès lors, les escadres françaises seraient globalement bloquées dans les ports français et il ne resterait plus que les corsaires pour faire du mal au commerce anglais, alors que par ailleurs Malte fut prise par les Anglais le 5 septembre 1800, ce qui allait compliquer considérablement les affaires en Méditerranée⁶.

³ *Ibid*, pp. 352 à 355.

⁴ Acerra et Meyer, *Marines et Révolution*, Éditions Ouest-France, 1988, p. 231.

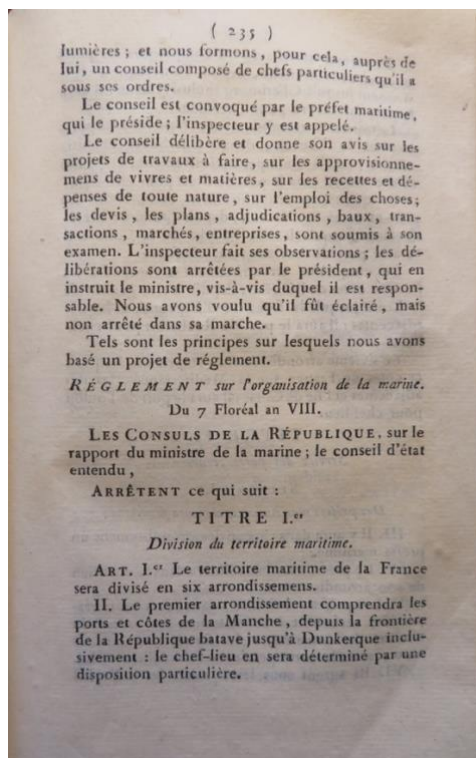
⁵ Acerra et Meyer, *ibid*.

⁶ *Ibid*, p. 233.

À l'intérieur, le Consulat qui commença le 9 novembre 1799 fut globalement une période d'apaisement. Aidé par le Conseil d'État qu'il créa le 13 décembre 1799, Napoléon Bonaparte s'attacha à réorganiser toutes les institutions par des textes majeurs. Le 25 décembre suivant fut créée la section Marine du Conseil⁷, lequel put éclairer le Premier Consul sur les réformes à engager dans cette institution qui avait souffert des errances de la Révolution.

2. Les textes de 1800.

Les réorganisations insufflées par le Premier Consul concernèrent en particulier la Marine, dont la constitution et les organes de commandement devaient être repensés en s'éloignant des excès de la Révolution et en tirant profit du retour d'expérience des guerres continues depuis 1792. En 1800, la Marine était ruinée et manquait de tout, de finances et donc d'approvisionnements et de personnel non-officier.



Pour redonner à la Marine son efficacité, le texte le plus important fut le règlement sur l'organisation de la Marine du 7 floréal an VIII (27 avril 1800)⁸.

Sa mesure phare était la constitution de six arrondissements maritimes et la mise en place à leur tête de préfets maritimes exerçant la plénitude des responsabilités en rapport avec la mer, recevant directement leurs ordres du ministre de la Marine et seuls interlocuteurs de ce dernier au sein des arrondissements, en évitant la dualité des autorités de l'ordonnateur et du chef militaire commandant d'armes mais en les donnant à un seul homme. Cette organisation constituait en quelque sorte un retour aux dispositions prévues par les ordonnances de 1786 en matière de périmètre de responsabilité – elle allait même plus loin –, mais ici rien n'indiquait que les préfets maritimes dussent être des officiers de marine. D'ailleurs ils furent loin de l'être tous. Le premier arrondissement s'étendait de la frontière batave – les territoires belges avaient été annexés et constituaient des départements de la République française – jusqu'à Dunkerque (son chef-lieu n'était alors pas déterminé, mais ce serait Anvers).

Le deuxième allait de Dunkerque (exclu) à Cherbourg (inclus) (chef-lieu au Havre), le troisième de Cherbourg (exclu) à Quimper (inclus) (chef-lieu à Brest), le quatrième de Quimper (exclu) à la rive gauche de la Loire (chef-lieu à Lorient), le cinquième de la rive gauche de la Loire à la frontière espagnole (chef-lieu à Rochefort) ; le sixième s'étendait sur toutes les côtes françaises de la Méditerranée, Corse comprise (chef-lieu à Toulon).

Les préfets maritimes étaient à la tête de l'administration, avaient la direction des travaux et étaient responsables de tout ce qui était militaire dans les ports : sûreté des emprises et des rades, protection de la côte, bâtiments armés non encore mis sous la responsabilité d'autres chefs militaires au sein d'une escadre ou d'une division, bâtiments non armés en réserve.

Dans les ports de Brest, Lorient, Rochefort et Toulon, le préfet maritime avait donc sous son autorité un chef militaire commandant tous les officiers de marine non embarqués et troupes de l'artillerie de la marine ; à ce titre ce chef était chargé de la garde militaire et de la protection du port. Il était par ailleurs responsable de l'instruction avant embarquement des officiers et des artilleurs de marine ; c'est lui qui les désignait à l'embarquement à bord des bâtiments en armement.

⁷ Lévêque Pierre, *Histoire de la Marine du Consulat et de l'Empire, volume 1*, Librairie historique Teissèdre, p. 21.

⁸ *Recueil des lois relatives à la Marine et aux Colonies. Tome dixième*, Imprimerie de la République, an X, p. 235.

Dans les ports de guerre, le préfet avait sous ses ordres le chef des constructions. Ce dernier dirigeait les constructions, mais aussi les radoub, refontes et tous les ateliers à terre qui y concouraient.

Un autre adjoint du préfet maritime était le chef des mouvements. Celui-ci était responsable des bâtiments non armés au mouillage et de leur préparation – à l'époque, le mâtage et de démâtage ne relevaient pas des travaux pilotés par le chef des constructions –, des travaux de dragage et du service des phares et balises et du service de lutte contre l'incendie.

Sous l'autorité du préfet, un officier d'artillerie était chargé du parc d'artillerie : bouches à feu, armes et munitions.

Enfin, un chef d'administration sous les ordres du préfet avait la charge de l'administration et de la comptabilité. Son autorité s'étendait sur les fonds, les magasins d'approvisionnement en matériel et en vivres, les hôpitaux et les bagnes. La seule limite à l'autorité du préfet sur ce chef était la responsabilité de ce dernier devant le ministre en matière d'ordonnancement des dépenses.

L'inscription maritime relevant des chefs d'administration, lesquels n'étaient installés qu'à Brest, Lorient, Rochefort et Toulon, on peut se demander dès lors quelles étaient les prérogatives résiduelles des préfets maritimes résidant dans les deux arrondissements qui n'accueillaient aucun des quatre ports de guerre... D'ailleurs, il en est de même pour l'inspection – le contrôle des armées aujourd'hui –, chaque arrondissement possédant un inspecteur. Quelle pouvait être la charge de travail des inspecteurs des premier et deuxième arrondissements n'ayant pas à contrôler les dépenses en numéraire, en approvisionnements et en hommes ?

Les travaux sur les infrastructures des ports, qui étaient dirigés par des ingénieurs des ponts et chaussées, et non par des ingénieurs des travaux maritimes, corps supprimé alors qu'il était de création très récente, constituaient de toute évidence le champ des responsabilités de ces préfets maritimes et le champ des investigations des inspecteurs associés.



FIG. V.10 – Les Premières créations en 1800
(Le Carvès Patrick, *Les premiers préfets maritimes. 1800 – 1815*, Éditions SPM, 2024)

L'arrêté du 7 thermidor an VIII (26 juillet 1800)⁹ complète ce premier texte en étant plus précis sur les états-majors des arrondissements et en répondant aux questions que suscitait le texte du 7 floréal précédent : le préfet maritime du Havre ne disposerait que d'un chef des mouvements, capitaine de vaisseau, également chef militaire, et celui du 1^{er} arrondissement serait doté de la même manière dès que le besoin l'exigerait.

Ce texte fixa par ailleurs l'effectif des différents corps d'officiers civils relevant des préfets maritimes, avec une originalité relative aux officiers du génie maritime décrite *infra*, la possibilité pour eux de cumuler un grade du génie maritime et un grade dans la marine militaire, faisant potentiellement de ces officiers des militaires, ce qu'ils n'étaient pas jusqu'alors. Le Premier Consul avait-il déjà dans ses projets la création de régiments d'ouvriers militaires qui seraient encadrés par des ingénieurs du génie maritime ?

Les premiers préfets maritimes furent désignés par un arrêté du 1^{er} thermidor an VIII (20 juillet 1800)¹⁰. Ce furent à Brest Caffarelli, alors conseiller d'État, à Toulon le contre-amiral Vence, à Lorient le conseiller d'État Redon, à Rochefort le contre-amiral Martin, au Havre l'ordonnateur Bertin et à Anvers le contre-amiral Nielly.

⁹ *Ibid.*, p. 290.

¹⁰ *Ibid.*, p. 283.

3. Les marins en 1800.



Contre-amiral et capitaine de vaisseau en l'an VIII.
(Dessin de Valmont)

Aucune modification à la hiérarchie des officiers de marine et de l'équipage n'intervint en l'an VIII ; la Marine conservait les dispositions du 3 brumaire an IV. Cependant, l'arrêté du 29 thermidor an VIII (17 août 1800)¹¹ déterminait une nouvelle composition du corps des officiers de marine : il en diminuait de fait le nombre en distinguant les officiers en activité et les officiers en non-activité qui, s'ils restaient dans cette position pendant trois années consécutives, se voyaient réformés – de 1 807 officiers en novembre 1799, dont 28 officiers généraux, il fallait viser 1 354 officiers, dont 24 officiers généraux¹² – ; il s'agissait d'éliminer les officiers incompetents trop vite promus pendant la Révolution.

Les officiers de marine étaient toujours complétés par des officiers non-entretenus issus de la marine du commerce, les capitaines au long cours pouvant devenir enseignes ; une éventuelle promotion au grade de lieutenant de vaisseau, possible à l'issue d'une action d'éclat, impliquait automatiquement le passage au statut d'entretenu.

Du côté de l'équipage, en 1799, la Marine n'avait pas assez de matelots. Il manquait par exemple 7 000 à 8 000 marins à l'escadre de Brest¹³. L'explication de ce déficit était à trouver dans le nombre de prisonniers retenus en Angleterre, mais aussi la désertion et une tendance importante des marins à se soustraire aux levées de l'inscription maritime. Il est vrai que les soldes tardaient beaucoup à être payées et que dans ces conditions appartenir à un équipage de navire corsaire était plus tentant.

Pour les différents corps d'officiers civils, officiers de santé exceptés, l'arrêté du 7 thermidor an VIII créa quant à lui de nouveaux grades et les ventila entre les différents ports de guerre.

Le corps du génie maritime remplaçait celui des ingénieurs-constructeurs que le décret du 21 septembre 1791 avait noyé dans l'administration des ports et que celui du 2 brumaire an IV avait réhabilité. Existaient alors un inspecteur, des chefs de construction, des ingénieurs de 1^{re} et de 2^e classes, des sous-ingénieurs de 1^{re} et de 2^e classes et des élèves ingénieurs formés à l'école d'application à Paris. Comme annoncé *supra*, les officiers du génie maritime devaient acquérir des grades dans la marine militaire en fonction de leur durée d'embarquement sur des vaisseaux ou des frégates ; ils changeaient alors de statut, devenant militaires. La mesure surprend toutefois : si les conditions d'obtention des grades d'enseigne de vaisseau et de lieutenant de vaisseau, respectivement une campagne de six mois de navigation effective et une ou plusieurs campagnes formant au moins un an de navigation effective, ne soulèvent pas d'objection particulière ; on reste stupéfait qu'il n'ait fallu que quatre ans de navigation à l'inspecteur pour devenir contre-amiral, les métiers de constructeur de vaisseaux et de commandant d'une escadre étant pour le moins différents...



Ingénieur du génie maritime en l'an VIII.
(Dessin de Valmont)

Pour l'administration, existaient des chefs d'administration – ces chefs remplacent les ordonnateurs –, des commissaires principaux, des commissaires de 1^{re}, 2^e et 3^e classes, des sous-commissaires de 1^{re}, 2^e et 3^e classes, des commis principaux, des commis de 1^{re}, 2^e et 3^e classes, des garde-magasins et des sous-

¹¹ *Ibid*, p. 333.

¹² Lévêque Pierre, *Ibid*, p. 27.

¹³ *Ibid*, p. 7.

garde-magasins. Au-delà des ports chefs-lieux d'arrondissement, des officiers d'administration sont déployés dans différents ports pour y piloter notamment l'inscription maritime : Anvers, Dunkerque, Flessingue, Ostende, Cherbourg, Saint-Malo, Nantes, Bordeaux, Bayonne et Marseille. A bord des bâtiments de plus de 60 hommes d'équipage était embarqué un agent comptable ; il s'agissait généralement d'un commis d'administration.



Inspecteur et commis principal
d'administration en l'an VIII.
(Dessin de Valmont)

Enfin, le ministre pouvait surveiller les dépenses dans les ports grâce à un corps d'inspection – une désignation qui connaîtrait plusieurs va-et-vient (contrôle ou inspection) et cesserait enfin que le 2 mars 1902 ! – comprenant des inspecteurs, des sous-inspecteurs de 1^{re} et de 2^e classes et des commis de 1^{re} et de 2^e classes. Ces officiers de l'inspection pouvaient provenir des corps des contrôleurs, des administrateurs, des officiers de vaisseau ou des ingénieurs-constructeurs.

Complétant ainsi ce qu'avait établi le décret du 2 brumaire an IV (24 octobre 1795), l'arrêté du 7 thermidor an VIII complétait le rang des différents officiers civils, même s'il prenait toujours garde de ne pas parler d'identité de grade, donc d'assimilation aux officiers de marine.

Ainsi, l'inspecteur du génie maritime prenait place avec les contre-amiraux, une mesure somme toute logique compte tenu de la possibilité pour le premier de se voir attribuer ce grade d'officier de marine.

On retrouve cette logique dans ce qui suit, mais naturellement uniquement pour le génie maritime : les inspecteurs de marine, les chefs d'administration et les chefs de construction étaient placés avec les chefs de division ; les commissaires principaux après les chefs de division et avant les capitaines de vaisseau ; les ingénieurs de 1^{re} classe, les commissaires et le premier des sous-inspecteur de marine avec les capitaines de vaisseau ; les ingénieurs de 2^e classe avec les capitaines de frégate ; les sous-ingénieurs de 1^{re} classe, les sous-inspecteurs de marine et les sous-commissaires avec les lieutenants de vaisseau ; les sous-ingénieurs de 2^e classe avec les enseignes de vaisseau ; les commis de l'administration (et de l'inspection) après les enseignes de vaisseau ; les élèves du génie maritime avec les aspirants de marine.

Remarquons que les officiers du corps de santé n'étaient nullement mentionnés ici ; ils avaient toujours un statut à part, ceux qui étaient embarqués sur les vaisseaux étant de fait considérés comme surnuméraires. Le règlement du 19 pluviôse an VI (7 février 1798) avait créé un inspecteur général du service de santé, des médecins, chirurgiens et pharmaciens en chef, des premiers médecins, chirurgiens et pharmaciens, des seconds médecins, chirurgiens et pharmaciens, des médecins, chirurgiens et pharmaciens de 1^{re} classe, des chirurgiens et pharmaciens de 2^e et de 3^e classes et des élèves de santé.

4. Les troupes de la Marine en 1800.

Le système mis en place le 3 brumaire an IV (25 octobre 1795)¹⁴, ayant remplacé l'infanterie de la marine par la seule artillerie de marine sous l'appellation de « troupes de marine » subsistait en l'an VIII.

Le règlement du 19 thermidor an VIII (7 août 1800)¹⁵ prévoyait l'exercice de la mousqueterie trois fois par décade à bord de tous les bâtiments, tant pour les soldats embarqués que pour les marins, ce qui montre qu'à bord on ne reposait pas exclusivement sur les premiers.



Second médecin en chef en
l'an VIII.
(Dessin de Goichon)

¹⁴ *Recueil des lois relatives à la Marine et aux Colonies. Tome sixième, ibid, p. 49.*

¹⁵ *Recueil des lois relatives à la Marine et aux Colonies. Tome dixième, ibid, p. 316.*

5. Les uniformes des marins en 1800.

Les préfets maritimes ayant été créés le 7 floréal an VIII, il était assez naturel qu'un uniforme spécifique fût créé pour ces hauts-fonctionnaires, d'autant que tous n'étaient pas officiers de marine. L'arrêté du 7 fructidor an VIII (25 août 1800)¹⁶ indiqua, sans autre précision « *Les préfets maritimes porteront un habit français bleu ; veste et pantalons bleus, brodés en argent de la largeur de trois centimètres, le dessin représentant des ancres entrelacées dans des câbles ; chapeau brodé en argent, et une arme.* » Nous ignorons si cet uniforme fut porté dans la mesure où tous les préfets maritimes étaient issus de corps constitués qui disposaient chacun d'un modèle spécifique. Pourquoi engager une dépense, alors qu'on dispose déjà d'un riche uniforme brodé ?

Le même arrêté, qui n'apportait aucun changement à l'uniforme des vice-amiraux et contre-amiraux, supprima en revanche les broderies des capitaines de vaisseau et frégate : ils étaient désormais distingués par les seules épaulettes de leur grade. Les officiers supérieurs de marine disposèrent donc pendant près de quatre années d'un uniforme somme toute très modeste, en attendant l'avènement de l'Empire.

Toujours dans le même texte étaient définis les uniformes des officiers civils de la marine.

Les ingénieurs du génie maritime avaient un « *habit bleu national, collet de velours noir, veste rouge et culotte bleue, boutons de cuivre doré portant une ancre, chapeau uni, cocarde nationale, retenue par une ganse d'or et un petit bouton à l'ancre.* » Ils bénéficiaient d'une particularité potentielle : ceux qui avaient obtenu un grade militaire (c'est-à-dire d'officier de vaisseau) pouvaient porter les épaulettes de celui-ci sur l'habit par ailleurs orné de boutonniers brodés en or.

Pour les officiers d'administration, le texte précisait : « *Habit bleu de ciel, parements et collet écarlate ; veste, culotte et doublures blanches, et boutons de cuivre doré portant une ancre ; chapeau uni, ganse blanche et un petit bouton à l'ancre.* ». L'habit était orné de broderies de soie blanche, plus ou moins importante selon le grade. Les inspecteurs de la marine se distinguaient quant à eux par un « *habit de drap écarlate ; collet et parements de drap bleu national ; veste et culottes blanches ; boutons de cuivre doré, portant une ancre ; chapeau uni, ganse verte et bouton à l'ancre.* ». Cet habit portait des broderies de soie verte.

Quant aux officiers de santé, leur uniforme était ainsi composé : « *habit de drap bleu, piqué d'un seizième de blanc, et conforme à celui des officiers de santé du département de la guerre ; collets, revers et parements de velours noir pour les médecins, cramoisi pour les chirurgiens, et vert-bouteille pour les pharmaciens ; boutons surdorés, timbrés d'une ancre ; doublure de même couleur que l'habit et culotte du même drap ; veste, écarlate en hiver, et blanche en été ; chapeau uni, ganse noire et petit bouton à l'ancre.* ». Les grades étaient distingués par plus ou moins de boutonniers brodés en soie bleu ciel.

Les marins non-officiers restaient dépourvus d'un uniforme, à l'exception de ceux appartenant aux escouades d'apprentis canonnières dont la tenue avait été définie par l'arrêté du 25 floréal an V (14 mai 1797)¹⁷. Toutefois, l'arrêté du 7 vendémiaire an VIII (29 septembre 1799) fixait le nombre de certains effets du sac des matelots. Celui-ci devait comporter : 2 gilets, 2 culottes, 4 chemises, 3 paires de bas, 2 paires de souliers, 1 chapeau, 1 bonnet.

Mais l'Empire penserait bientôt à tous les marins de manière exhaustive...



Enseigne et lieutenant de vaisseau en l'an VIII.
(Dessin de Valmont)

¹⁶ *Ibid*, p. 346.

¹⁷ ¹⁷ *Recueil des lois relatives à la Marine et aux Colonies. Tome septième*, Imprimerie de la République, an VI, p. 297.

De plus amples informations sur les marins en l'an VIII se trouvent dans 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



Maître canonnier en l'an VIII.
(Dessin de Boisselier)