

L'organisation macroscopique des équipages Des escouades d'inscrits aux équipages de la flotte

Professionnel de la mer, technicien et militaire, mais aussi fantassin occasionnel, voilà ce qui caractérise le marin de la Marine royale, celui de la Marine de la République, celui de la Marine impériale et celui de la Marine nationale enfin. Au gré des volontés politiques et des besoins de défense du pays, l'organisation globale des équipages – on ne traitera pas ici des plans d'armement des bâtiments – a connu des changements leur permettant à la fois de s'adapter à de multiples emplois à mer et à terre, mais aussi de modifier la gestion des marins en tant qu'individus.

1. Les marins sous l'Ancien Régime et la Révolution.

L'organisation macroscopique des équipages était naturellement très dépendante des filières assurant l'enrôlement des marins. Si l'on excepte le corps royal des canonniers-matelots¹, avant la Révolution, les équipages étaient alors exclusivement fournis par le système des classes. En 1789, celui-ci était organisé par l'ordonnance du 31 octobre 1784. La côte française était alors partagée en six départements. Ceux de Dunkerque, Le Havre et Brest fournissaient des marins aux ports de Brest, ceux de Rochefort et Bordeaux à celui de Rochefort, et celui de Toulon à ce port. Les départements étaient divisés en quartiers, eux-mêmes divisés en syndicats.

Les marins étaient mis en route par un ordre de levée envoyé par le Département ou l'intendant ou le commandant de la Marine du port de guerre concerné vers les inspecteurs des classes ; ceux-ci répercutaient cet ordre vers les chefs et les commissaires des classes. Cet ordre était transformé pour chaque marin levé en un ordre de marcher vers le port de destination ; la marche se faisait sous la direction d'un officier marinier du quartier, lui-même levé. Arrivés sur place, les marins étaient divisés en escouades de sept hommes et hébergés dans des casernes, sortes de dépôts avant l'heure, en attendant leur embarquement effectif décidé par le Conseil de Marine du port, en fonction des armements en cours ou des remplacements à réaliser sur les bâtiments déjà armés. La caserne-dépôt servait à la fois de lieu d'hébergement en attente d'embarquement et de remplacement quand les bâtiments n'étaient pas en mesure d'accueillir leurs équipages². Notons qu'au-delà des escouades de sept marins, il n'existait pas d'organisation particulière de la caserne de chaque port de guerre, laquelle était placée sous les ordres d'un major de vaisseau³.



Matelot de la fin de l'Ancien Régime
(dessin de Marbot)

L'Assemblée constituante confirma le système des classes par le décret du 31 décembre 1790 ; la loi du 3 brumaire an IV (25 octobre 1795) créa l'inscription maritime en remplacement. Pour autant, cela ne modifia pas fondamentalement la procédure des levées et le séjour des marins dans leur port de destination avant embarquement.

2. Les bataillons et régiments de flottille.

L'adoption d'une organisation très militaire et originale des marins des flottilles prit sa source dans les préparatifs au camp de Boulogne de l'invasion de l'Angleterre en 1801 (le Directoire avait déjà eu ce projet en décembre 1797⁴ ; Bonaparte avait alors été désigné général en chef de l'armée rassemblée).

¹ Le corps royal des canonniers-matelots n'eut qu'une brève existence. Créé pour assurer l'instruction et fournir aux bâtiments des spécialistes du canonage – à cet effet, il était divisé en neuf divisions, chaque division étant attachée à une escadre –, il fut créé par l'ordonnance du 1^{er} janvier 1786 et supprimé par un décret des 28, 29 et 30 mai 1792.

² Règlement sur l'ordre, la police et la discipline des casernes des matelots du 1^{er} janvier 1786.

³ Ce grade avait remplacé celui de capitaine de frégate le 8 février 1772.

⁴ Jean-Claude Gillet, *La flottille de Boulogne : leurre ou grand dessein stratégique ?*, Revue du Souvenir napoléonien HS N°3, décembre 2010, p. 23.

Chronologiquement, elle se manifesta d'abord par la création d'une flottille par l'arrêté du 12 ventôse an IX (3 mars 1801), organisée en 12 divisions le 22 suivant⁵, échelonnées de Flessingue au Morbihan. Dans ce schéma, chaque groupe de trois divisions était commandé par un capitaine de vaisseau. Parmi ceux qui n'étaient pas sceptiques au sujet de l'efficacité de cette flottille, le contre-amiral Latouche-Tréville en reçut le commandement⁶. Mais la flottille fut mise en sommeil pendant la paix d'Amiens.

La reconstitution de la flottille nationale fut décidée à la reprise des hostilités contre l'Angleterre suivant des modalités définies par l'arrêté du 20 ventôse an XI⁷ (11 mars 1803) aux objectifs bien plus ambitieux qu'en 1801 : il s'agissait désormais de constituer deux flottilles, la première à Dunkerque et la seconde à Cherbourg. Boulogne resta néanmoins le barycentre de la construction de l'ensemble qui était dotée, d'après l'arrêté du 19 messidor an XI (8 juillet 1803), d'une organisation militaire et administrative adaptée, ayant à sa tête un capitaine de vaisseau, chef militaire responsable des mouvements sous l'autorité du préfet maritime du 1^{er} arrondissement.



Quartier-maître et matelots d'un régiment de flottille en 1807 et de bataillons de marin en 1808 (tenue à terre ou embarquée)
(dessin de Valmont)

En fructidor an XIII (août 1805), lorsque l'objectif stratégique de l'Empereur changea du fait des menaces autrichiennes, la flottille comptait en théorie 16 783 marins⁸. Un tel nombre de marins nécessitait une organisation adaptée. Aussi, le décret du 11 thermidor an XIII⁹ (30 juillet 1805) avait créé 24 équipages de flottille, mais il ne vit pas sa pleine application. En effet, les marins de Boulogne, après le départ de la Grande armée vers l'Allemagne, furent organisés en 15 bataillons de 8 compagnies conformément au décret du 9 fructidor an XIII (27 août 1805)¹⁰, prenant acte de la fin du soutien de l'infanterie à la flottille.

Cette organisation en bataillons, inhabituelle, restait mal admise par la Marine en général, mais le ministre Decrès était aux ordres¹¹...

Ainsi, l'année suivante, Decrès allait créer des régiments, tout en maintenant un objectif ambitieux en matière d'ordre de bataille, porté par un projet de décret soumis par le ministre à l'Empereur le 12 juin 1806¹² : « *La flottille expéditionnaire est formée en régiments appelés à faire le service à terre toutes les fois qu'il y a lieu. Le classement en diverses parties de la flottille et les diverses espèces de bâtiments dont elle se compose servent de base à cette formation.* » La flottille expéditionnaire devait désormais être armée par 7 619 marins. Trop ambitieux, le projet du ministre à 7 régiments fut revu à 5 dans les mois qui suivirent : à la fin de 1806, il n'existait que 4 régiments français de flottille, les 3 premiers, sous les armes, à 2 bataillons, le dernier, de réserve et de vétérans, à 3 bataillons¹³, et un régiment hollandais. Ces dispositions, très militaires, satisfaisaient le maréchal Brune, général en chef de l'armée du camp de Boulogne et de l'armée des côtes de l'Océan¹⁴.

Elles n'eurent cependant qu'une faible longévité, puisque le 2 mars 1808, dans le cadre de la création de cinquante bataillons de la marine impériale, cinq durent être immédiatement constitués à Boulogne,

⁵ Arrêté du 22 ventôse an IX. SHD Vincennes AA² 6.

⁶ Lettre du Premier Consul au ministre de la Marine du 16 ventôse an IX, in *Correspondance de Napoléon I^{er} publiée par ordre de l'Empereur Napoléon III – tome VII^e*, Plon et Dumaine, 1861, p. 75.

⁷ *Correspondance de Napoléon I^{er} publiée par ordre de l'empereur Napoléon III – tome VIII^e*, Plon et Dumaine, 1861, p. 240.

⁸ Fulgence Girard et Jules Lecomte, *Chroniques de la marine française depuis 1789 – tome 5*, Hippolyte Souverain éditeur, 1837, p. 340.

⁹ Cité par de nombreux auteurs, nous ne sommes pas parvenus à trouver ce texte.

¹⁰ Décret du 9 fructidor an XIII. Archives nationales AF/IV/1196.

¹¹ Lettre de l'Empereur au ministre du 18 septembre 1806. *Revue maritime et coloniale – Tome 104^e*, librairie militaire de L. Baudoin et Cie, 1890, p. 201.

¹² Lettre du ministre à l'Empereur du 12 juin 1806. Archives nationales AF/IV/1196.

¹³ Force des régiments de marins au 23 novembre 1806. SHD Vincennes MV 1 MI 1120-311.

¹⁴ Lettre du ministre de la Marine à l'Empereur du 6 novembre 1806. Archives nationales AF/IV/1209.

en remplacement des trois régiments sous les armes, ce que confirma le décret le 7 avril 1808¹⁵ : les marins de ces trois régiments furent donc répartis entre les cinq nouveaux bataillons, après prélèvement de 2 400 hommes au profit de l'armement de l'escadre de l'Escaut¹⁶. A terme, dix bataillons de flottille devaient être constitués à Boulogne (du 41^e au 50^e bataillon de marins). Ces bataillons de flottille devaient avoir chacun pour effectif 1 254 marins avec un capitaine de vaisseau pour commandant.

3. Les régiments de marins sous l'Empire.

Après Trafalgar et la perte de nombreux vaisseaux, les frégates agissant contre le commerce anglais exceptées, une grande partie des vaisseaux de la Marine impériale était bloquée dans les ports de l'Empire. Les marins sortaient peu et n'étaient pas tous affectés à un vaisseau. On eut alors l'idée de regrouper les marins des casernes-dépôts dans des structures militaires qui les destineraient tant au service à la mer qu'au service à terre.

Ainsi, 5 régiments de marins furent créés par un décret du 15 octobre 1806¹⁷, 2 pour Brest et un pour chacun des ports de Lorient, Rochefort et Toulon. Chaque régiment était constitué de 2 bataillons, qui devaient être instruits à l'exercice et aux manœuvres de l'infanterie, car leur mission consistait d'abord à assurer la garde du port et des batteries de sa protection.

Encore plus que celle des régiments de flottille, la constitution des régiments de marins allait à l'encontre des pratiques habituelles dans la marine. Ils n'eurent d'ailleurs qu'une existence assez éphémère : le 2 mars 1808, deux décrets impériaux créèrent, pour le premier, à terme 50 bataillons de la marine impériale et, pour le second, immédiatement 31 d'entre eux destinés à armer les bâtiments en fin de construction. L'objectif de l'Empereur étant de disposer à terme jusqu'à 100 équipages de vaisseau, la Marine devait s'y préparer.

4. Les bataillons de marins de la Marine impériale.

Dans le principe, chaque bataillon de marins était destiné à former l'équipage d'un vaisseau de 74 canons non encore armé, à l'exception des 5 bataillons qui constituaient les équipages de la flottille de Boulogne.

Chaque équipage d'un vaisseau de 74, presque entièrement constitué avant même son armement, devait être composé de 15 officiers, 34 officiers marins – à l'époque, les quartiers-maîtres en faisaient partie –, de matelots des trois classes (80 de 1^{re} classe, dont 61 ayant vocation à embarquer, 110 de 2^e, dont 97, 110 de 3^e, dont 97), d'apprentis marins (150, dont 82 embarquant) et de 6 mousques. Ceux qui n'étaient pas prévus embarquer constituaient un dépôt. L'effectif du vaisseau, incomplet par construction, recevait un appoint par la ressource de l'inscription maritime au moment de l'armement. S'ajoutait à l'équipage une garnison d'infanterie de 2 officiers et 100 sous-officiers et soldats, ainsi que des officiers et marins surnuméraires (intendance et santé). Si l'effectif et les compétences d'un bataillon de marins avaient exactement correspondu aux besoins d'un vaisseau, cette organisation en bataillons, destinée à préparer et à donner de la cohésion à un futur équipage, aurait été acceptable, mais puisqu'il n'y avait pas correspondance entre besoins et ressource on ne peut que s'interroger sur le bien-fondé de cette organisation.

Cependant on comprend mieux celle-ci à la lumière de la précision apportée par le décret du 1^{er} avril 1808 : les bataillons destinés aux vaisseaux devaient être composés chacun d'un état-major et de 4 compagnies de 119 ou 120 marins, s'inspirant d'une organisation en vigueur dans l'armée.

¹⁵ SHD Vincennes MV CC3 1328.

¹⁶ Décret impérial du 28 février 1808. SHD Vincennes MV CC3 1328-14.

¹⁷ Pierre Charrié, *Pavillons et drapeaux des vaisseaux et troupes de marine 1790 – 1815*, Carnet de la Sabretache N°134, 4^e trimestre 1997, p. 190.

Les 4 capitaines de compagnie étaient les 4 plus anciens lieutenants de vaisseau du bataillon ; les 4 lieutenants de compagnie étaient les deux enseignes du bataillon et les deux plus anciens aspirants du bataillon. Il en allait de même pour les membres de la maistrance, assimilés à des sergents-majors, sergents et caporaux. Avec cette organisation et les appellations des différentes fonctions à exercer par les officiers et les gradés, l'assimilation à l'armée était totale. Et cette assimilation prévalait apparemment l'efficacité de l'organisation du vaisseau...

Le décret du 1^{er} avril 1808 affecta les différents bataillons aux ports de Flessingue, Saint-Malo, Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort, Toulon et Gênes¹⁸.



Matelots et second maître (au centre) des bataillons de marins en 1808. L'uniforme des marins des bataillons ressemblait alors à celui des fantassins, ce qui était en définitive cohérent avec l'organisation adoptée...
(dessin de Valmont)

En dehors des bataillons de flottille qui armaient effectivement les bâtiments maintenus le long des côtes de la Manche et de la mer du Nord, les bataillons de la marine impériale dont la constitution avait été ordonnée ne concernaient que les équipages des vaisseaux non encore armés : les équipages des vaisseaux et des frégates déjà armés n'étaient en revanche pas concernés par cette mesure. Pour ce qui était des corvettes, des bricks et des bâtiments de moindre tonnage, ils avaient vocation à être armés intégralement par l'inscription maritime, sans autre intégration dans une structure militaire que les casernes-dépôts accueillant les inscrits.

5. Les équipages de flottille et de haut-bord.

Le 11 septembre 1810¹⁹ un changement important intervint. L'appellation de « bataillon de marins ou de flottille » fut remplacée par celle d'« équipage de haut-bord ou de flottille », plus adaptée il est vrai au service à la mer, mais aussi à la volonté de l'Empereur de reconstituer sa flotte, avec un programme de redressement naval destiné reprendre la guerre d'escadres une fois réalisé.

Pour les équipages de haut-bord, cette nouvelle organisation concernait tous les vaisseaux et frégates armés ou en armement et les navires à armer dans le futur, et non plus seulement ces derniers lorsqu'avaient été formés les bataillons de marins en 1805. D'ailleurs, dès le 4 octobre suivant²⁰, intervint l'attribution des numéros des équipages des 22 vaisseaux armés ; ces équipages venaient s'ajouter aux 25 équipages, anciennement bataillons, préexistants. L'Empereur fixa également l'objectif de création de 15 équipages supplémentaires au cours de l'année 1811. Cela s'avèrerait ambitieux mais il semble qu'alors il avait planifié la montée en puissance de 60 équipages d'ici à 1816 grâce à la conscription²¹. En 1811, la numérotation commune aux équipages de la marine de tous types, de haut-bord ou de flottille, alla même jusqu'au numéro 79, celui d'un équipage hollandais devant armer le vaisseau *Tromp*²².

Un équipage de haut-bord devait recevoir une aigle et un drapeau comme les régiments. Il était commandé par un capitaine de vaisseau et comportait un état-major de 14 officiers et maîtres et 4 compagnies de 120 marins, chacune ayant à sa tête un lieutenant de vaisseau.

¹⁸ Pour plus de précisions, le lecteur se reportera à Schérer Éric, *Les marins français. 1789 – 1830. Étude du corps social et de ses uniformes*, Bernard Giovanangeli Éditeur / Musée national de la Marine, 2021.

¹⁹ Décret impérial du 11 septembre 1810. SHD Vincennes MV CC3 1134-07.

²⁰ Décret impérial du 4 octobre 1810. SHD Vincennes MV BB8 2727-369.

²¹ Document de travail de 1811. SHD Vincennes MV BB8 2728-97.

²² Décret du 30 août 1811. SHD Vincennes MV BB8 2728-31.



Officier et marin d'un équipage de haut-bord en 1810
(dessin de Valmont)

Pour l'armement d'un bâtiment de guerre, l'équipage de haut-bord, qui laissait néanmoins quelques marins à terre, devait être complété par du personnel du port, en nombre adapté à la taille du navire, vaisseaux de 74, 80, 110 ou 120 canons, ou frégates. Pour ces dernières, chaque équipage de haut-bord permettait d'en armer deux. Comme précédemment, aux marins s'ajoutaient une garnison, corps d'infanterie et d'artillerie. A l'époque, un vaisseau à trois ponts de cent-vingt canons embarquait un effectif complet de 1068 hommes, garnison comprise !

A l'analyse, cette organisation laisse encore perplexe : était-il nécessaire de constituer un équipage de haut-bord, dont l'effectif était fixe quelle que soit la nature du vaisseau, et qui devait par conséquent être systématiquement complété par du personnel extérieur pour armer un navire ?

Comme pour le choix quelques années plus tôt des bataillons ou des régiments en tant que corps constitués de la structure organique de la marine, on ne peut que soupçonner une certaine méconnaissance de la part de l'Empereur du fonctionnement de la marine et des bâtiments

À moins que le souhait de ce dernier ait été de pouvoir, en l'absence d'attribution d'un navire à un équipage de haut-bord donné, affecter ce dernier à des opérations terrestres ou à la mise en œuvre d'embarcations de type chaloupe canonnière. C'est par exemple ce qui fut réalisé dans les bouches de l'Escaut où 23 équipages de haut-bord furent mis à contribution pour leur défense²³.

De surcroît, outre le fait que l'effectif unique des équipages de haut-bord n'était pas adapté, le ministère de la Guerre rencontrait des difficultés à fournir l'infanterie de la garnison des vaisseaux, tout comme d'ailleurs celui de la marine pour ses artilleurs.

Tirant sans doute profit du retour d'expérience de la constitution des premiers équipages de haut-bord, le décret du 18 mars 1813 prévoit deux tailles d'équipage de haut-bord, de 908 ou 699 marins, les deux commandés par un capitaine de vaisseau à la tête d'un état-major de 14 hommes.

L'équipage le plus volumineux était destiné à armer un vaisseau de 80, 110 ou 120 canons avec 6 compagnies de 149 marins, les compagnies étant gonflées à 159 marins pour les vaisseaux de 120 canons. L'équipage le moins nombreux devait armer un vaisseau de 74 canons ou deux frégates avec 5 compagnies de 137 marins. Mais il était toujours nécessaire de renforcer l'équipage par des marins fournis par le port d'affectation. En 1813, le nombre d'équipages de haut-bord atteignit 87, dont 13 armés par des marins hollandais²⁴, certains équipages étant néanmoins manifestement incomplets.

Le décret du 18 mars 1813 fut abrogé par l'ordonnance du Roi du 10 mai 1814 qui mit fin à l'organisation des marins en équipages de haut-bord. Ces derniers furent cependant en partie reconstitués pendant les Cent Jours, mesure naturellement sans lendemain.

Du côté des flottilles, 19 bataillons existaient au 11 septembre 1810 ; ils furent transformés en équipages de flottille. Commandé par un capitaine de vaisseau, chaque équipage de flottille se composait d'un état-major de 12 hommes, dont 4 officiers, et 9 compagnies de 135 hommes, chacune commandée par un enseigne de vaisseau. L'équipage de flottille était donc en théorie une énorme unité. Ses membres étaient répartis sur la côte autour d'un port d'attache.

Tout comme les équipages de haut-bord, les équipages de flottille furent dissous administrativement le 30 juin 1814, mesure prévue par l'ordonnance du Roi du 10 mai précédent.

²³ Rapport du 29 janvier 1812. SHD Vincennes MV BB8 2728-269.

²⁴ *État général de la marine pour l'an MDCCCXIII*, Testu imprimeur de l'Empereur, 1813.

6. Les équipages de ligne.

Du côté des équipages, en matière d'organisation, il n'y eut d'abord aucune évolution après la suppression des équipages de haut-bord et de flottille, Louis XVIII souhaitant rétablir l'organisation d'avant la Révolution.

Cependant, le 13 novembre 1822, une ordonnance permit la constitution de deux équipages de ligne pour le service des vaisseaux et frégates, l'un à Brest, l'autre à Toulon, mesure motivée par le changement des modalités du service. En effet, ces deux uniques équipages étaient notamment composés d'enrôlés volontaires, engagés pour huit ans ; c'était là la nouveauté. Or cet engagement présentait un avantage certain sur le plan professionnel pour les inscrits maritimes qui y souscrivaient : s'ils intégraient les équipages de ligne dans ces conditions d'enrôlement, ils étaient exemptés, à l'expiration de leur engagement, de tout rappel au service en temps de paix, leur laissant ainsi une grande liberté pour le commerce et la pêche.

Ce n'est que le 9 janvier 1824 qu'un règlement fixa la composition, le service, l'administration et la comptabilité des équipages de ligne. Les effectifs concernés restaient très modestes : pour chaque équipage, 520 marins auxquels il fallait retrancher 24 officiers. Ce n'était qu'une première expérimentation, mais le système fut étendu à deux équipages supplémentaires le 11 août suivant, avant une généralisation le 2 octobre 1825.



Matelot d'un équipage de ligne en 1825
(dessin de Goichon)

Un équipage de ligne permettait en principe l'armement d'un vaisseau jusqu'à 80 canons et pouvait armer deux frégates mais, alors, un complément était nécessaire en officiers. Pour les vaisseaux de plus de 80 canons, des hommes supplémentaires étaient levés dans les quartiers de l'inscription. Avec ces équipages de ligne, on revenait donc, pour l'armement des bâtiments mais pas pour le recrutement des personnels, au système mis en place sous l'Empire avec les équipages de haut-bord, mais sous une autre dénomination.

Le 2 octobre 1825, la généralisation des équipages de ligne apporta des modifications à leur constitution. Chaque équipage de ligne ne comportait plus que 430 hommes, réparti entre un état-major et quatre compagnies et le modèle s'éloignait désormais du modèle napoléonien des équipages de haut-bord, car l'effectif du nouvel équipage ne correspondait aux besoins ni d'un vaisseau, ni d'une frégate... De plus, les compléments à fournir pour l'armement des différents types de navires paraissaient improvisés, alors qu'ils étaient définis pour les équipages de haut-bord. L'ordonnance du Roi du 2 octobre 1825 se contentait de préciser « *Nos équipages de ligne seront employés sur les vaisseaux, frégates, corvettes et bricks de guerre jusque et compris ceux de seize bouches à feu. Lorsqu'un équipage de ligne sera embarqué sur plusieurs bâtiments, il sera réparti de manière qu'il y ait à bord de chacun de ces bâtiments le plus grand nombre possible d'hommes appartenant au même équipage. Mais dans aucun cas, il ne sera embarqué une fraction d'équipage inférieure à la moitié d'une compagnie.* »

D'ailleurs, cette réforme ne résista pas au temps. Le 28 mai 1829, une nouvelle ordonnance corrigea l'organisation du corps royal des équipages de ligne et répartit ce corps en divisions : pour mieux préparer leurs marins qui constituaient une réserve en attente d'embarquement, la Marine renonçait en fait à la notion d'équipage pré-constitué au profit de compagnies de marins, ensembles plus petits. Le terme « équipages de ligne » devenait un terme générique comme le deviendrait plus tard celui des « équipages de la flotte ».

Concrètement, dans chaque port de guerre – Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort et Toulon – était créée une division des équipages de ligne sous les ordres d'un capitaine de vaisseau, major de la division, sorte de commandant de dépôt, secondé par un capitaine de frégate, aide-major, sous les ordres

supérieurs du major général du port. Tous deux étaient destinés à commander les bâtiments, de la taille à laquelle leurs grades les destinaient, en embarquant avec eux le nombre de compagnies nécessaires. Pour ces officiers supérieurs, l'affectation à une division n'était donc que temporaire ; ils devaient se succéder à la tête des divisions au rythme des armements des vaisseaux et frégates. Autre problème, les règlements ne précisait pas comment faire s'il y avait plus de deux vaisseaux ou frégates à armer dans un même port...

Chaque division était scindée en compagnies permanentes de 106 marins en temps de paix et de 155 marins en temps de guerre, officiers compris. Le partage de chaque compagnie en deux sections permettait d'assurer la meilleure employabilité d'ensembles cohérents en fonction de la taille du bâtiment à armer. Seuls les vaisseaux et frégates étaient susceptibles d'être armés par des compagnies entières. Même avec ce découpage, des compléments du port restaient nécessaires pour partir en campagne.

C'est dans une organisation encore bien imparfaite que le Roi des Français Louis-Philippe trouva les équipages de la marine en 1830 : des divisions d'équipages de ligne, désormais noyautées par des enrôlés volontaires, chargés de donner un début de cohésion et d'instruction aux marins de toutes origines au sein de structures (compagnies, sections) embarquables en bloc quand un armement était décidé.



Quartier-maître et matelots des équipages de ligne en 1837
(dessin de Valmont)

Cette organisation fut modifiée le 11 octobre 1836, les principaux changements concernant le commandement des divisions et l'apparition de compagnies de dépôt, aux côtés des compagnies permanentes, et de compagnies spécifiques pour les mousses. Elle corrigeait en effet le caractère provisoire du commandement et admettait qu'il existât, au sein des divisions, des marins qui n'avaient pas vocation à embarquer au sein d'ensembles constitués préalablement, compagnies ou sections.

Les divisions d'équipages de ligne restaient responsables de la formation des marins avant embarquement, quelle que soit leur mode de recrutement, un bâtiment dans chaque port étant désigné à cette fin (manœuvre des voiles et canonage) et placé sous la responsabilité du commandant de la division.

Cette formation comprenait également les manœuvres d'infanterie et le maniement des armes portatives.

Au-delà de la préparation à l'embarquement en équipes constituées, les marins des divisions constituaient une réserve de personnel en cas d'indisponibilité d'un membre d'équipage en partance et pouvaient être employés dans les travaux du port ou détachés à bord des bâtiments sur rade. Pour ces emplois laissés à la main des autorités locales sans qu'intervînt le Département, les divisions se rapprochaient beaucoup des dépôts des ports aujourd'hui sous l'autorité des commandants de base navale.

Les marins des divisions étaient logés dans des casernes qu'on dénommerait rapidement « dépôts ».

7. Les équipages de la flotte.

Les équipages de ligne furent remplacés par les équipages de la flotte par le décret du 20 juin 1856. Il était en effet temps de changer l'organisation de la gestion des équipages. D'une part, la propulsion vapeur en plein essor avait conduit à créer les spécialités de mécanicien et chauffeur, ouvriers réunis à l'origine en une seule compagnie par l'ordonnance du 30 mai 1831, puis en plusieurs, à part des équipages, par l'ordonnance du 28 novembre 1845. D'autre part, par le décret du 5 avril 1854, la Marine avait créé l'institution des matelots canonniers – c'était en quelque sorte un retour aux canonniers-

matelots de 1786 – et l’institution des marins fusiliers, premières écoles de spécialité pour l’équipage. Les besoins de la gestion et la nature de l’instruction à donner aux marins avaient donc largement évolué depuis 1836. Le ministre, l’amiral Hamelin, le reconnaissait dans son rapport à l’Empereur : *« l’expérience a démontré l’impossibilité de former des compagnies de manière à réunir dans le cadre de chacune d’elles le nombre des spécialités nécessaires pour assurer la bonne composition des équipages. »*²⁵

Avec ses 271 articles, le décret du 20 juin 1856 était un véritable monument qui donnait de la cohérence à l’ensemble des spécialités ; ce n’était plus qu’un texte évoquant la manière dont les marins seraient recrutés et instruits avant un embarquement, mais bien la base de la gestion de tous les marins non-officiers, réglant les grades et les spécialités.

Désormais, les équipages de la flotte ne seraient plus construits selon des préoccupations issues du Premier Empire : il n’y aurait plus de compagnies permanentes destinées à embarquer en bloc ou par fractions sur les bâtiments, mais des compagnies de dépôts, chacune rassemblant les marins d’une même spécialité, dans lesquelles le commandement piocherait les spécialistes nécessaires à l’armement des bâtiments. Pour les matelots canonniers, l’objectif n’était pas de former puis embarquer des équipes de pièce constituées, ni pour les matelots fusiliers de former puis envoyer à bord des bâtiments des compagnies ou fractions de compagnie de débarquement constituées. Il s’agissait donc en quelque sorte d’une gestion individuelle et locale, à la main du préfet maritime. Dans chaque port de guerre, la division des équipages de la flotte devait être commandée par un capitaine de vaisseau, à Brest, Lorient et Toulon, ou un capitaine de frégate, à Cherbourg et Rochefort, tous étant chefs de corps comme dans l’Armée.



Quartier-maître et matelot du bataillon d’instruction des fusiliers de Lorient (dessin de Valmont)

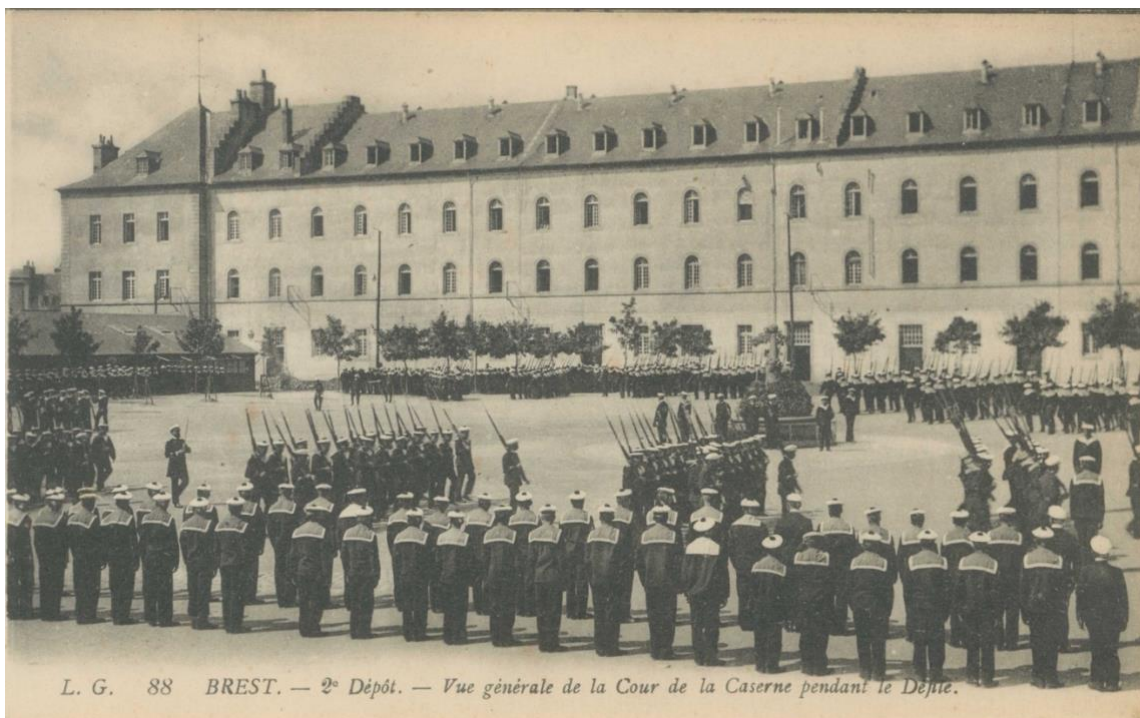
En attendant un embarquement, les marins des compagnies de dépôt étaient habillés, nourris et instruits (lecture, écriture, calcul, formation militaire) au sein des casernes. Les canonniers et les fusiliers y étaient sélectionnés, puis y revenaient après l’école de spécialité à bord du vaisseau-école de canonage à Toulon pour les premiers, et après la formation au sein du bataillon d’instruction établi à Lorient pour les seconds.



Naturellement, au cours des décennies qui suivirent, le nombre de spécialités allait augmenter, tout comme le nombre des écoles destinées à y former les marins. Mais l’appellation « équipages de la flotte » allait être conservée, bien que devenant à partir du décret du 5 juin 1883 « corps des équipages de la flotte » pour désigner l’ensemble du personnel non-officier destiné à embarquer et relevant d’un même statut.

²⁵ Bulletin officiel de la Marine 1856. Tome supplémentaire, Imprimerie impériale, Décembre 1856, p. 43.

Mais si les textes suivants allaient s'attacher à préciser ce statut et à définir la gestion des marins (embarquement, instruction, promotion) de toutes les spécialités en ne liant plus leur organisation aux modalités d'embarquement, ils maintiendraient cependant l'existence des dépôts dans les ports, qui sont aujourd'hui quasiment réduits à la gestion des marins indisponibles.



8. D'autres régiments et bataillons de marins...

Après le Premier Empire, il y eut bien des bataillons et des régiments de marins, mais, mis à part le bataillon d'instruction des fusiliers marins, déjà cité, et le célèbre bataillon des marins-pompiers de Marseille qui existe depuis 1939, la Marine n'en créa que pour les employer à terre pendant les guerres.

Ainsi, en Crimée, les plus de 1 800 marins canonniers débarqués des escadres formèrent deux bataillons sous les ordres du capitaine de vaisseau Rigault de Genouilly²⁶. Au Mexique en 1862, le contre-amiral Jurien de la Gravière dut débarquer les corps de débarquement des bâtiments de son escadre pour former un bataillon de marins de 600 hommes compléter le corps expéditionnaire devant affronter les troupes de Juarez dans les Terres chaudes²⁷.



Marins de bataillons de marins en 1870
(dessin de Valmont)

Pendant la guerre de 1870, une bonne part des 28 000 marins mis à la disposition du Gouvernement de la Défense nationale pour combattre les Allemands à Paris et dans les armées de province furent regroupés au sein de bataillons et même de régiments²⁸.

²⁶ Rôle de combat des batteries de la Marine au moment de la prise de Sébastopol (SHD Vincennes MV 16 GG 2 1 – fonds privé Bouët-Willamez).

²⁷ Niox G., *Expédition du Mexique 1861 – 1867, Récit politique et militaire*, Librairie militaire de J. Dumaine, 1874, p. 52.

²⁸ Schérer Éric, *La Marine et les marins dans la guerre de 1870* (à paraître), Bernard Giovanangeli / Ministère des Armées, 2026.

Les besoins de la Grande Guerre conduisirent quant à eux à la création de deux régiments de marins qui constituèrent la brigade Ronarc'h ; à la dissolution de cette dernière il resta un bataillon de fusiliers marins. Les marins mis à terre pour servir l'artillerie de gros calibre, à terre ou sur des canonnières, et les autos-cansons et auto-projecteurs constituèrent le régiment de canonniers-marins²⁹.



Cérémonie des fusiliers marins en présence du vice-amiral Ronarc'h le 8 septembre 1917
(collection Albert Kahn)



Remise du drapeau de la DBFM, commandée par le capitaine de vaisseau Ponchardier, par le secrétaire d'état à la Marine, monsieur Anxionnaz (ECPAD)

Pendant la Deuxième Guerre mondiale, on évoque toujours avec raison le 1^{er} bataillon de fusiliers marins commandos, le 1^{er} régiment de fusiliers marins qui combattit en Italie et le régiment blindé de fusiliers marins qui participa à la libération de la France au sein de la 2^e division blindée, mais on oublie souvent le 1^{er} régiment de canonniers-marins, mais aussi les bataillons de marche, formations de circonstance, que la Marine constitua respectivement à partir des éléments de Bizerte, de l'École navale, ou destinés à réduire les poches de l'Atlantique en 1945, bataillons de Rochefort, de Dunkerque, du Finistère et de Lorient. Et le panorama serait incomplet si le 4^e régiment de fusiliers marins n'était pas cité, les deux derniers bataillons cités contribuant à sa formation³⁰.

Enfin, en matière d'organisation, la Marine créa une structure originale, à son niveau, en 1956 ; ce fut la demi-brigade des fusiliers marins (DBFM) de Ponchardier en Algérie qui s'illustra à la frontière algéro-marocaine.

²⁹ Thomazi A., *Les marins à terre*, Payot, 1933, pp. 95 à 184.

³⁰ Caroff, *Les formations de la Marine aux armées. 1939 – 1945*, Service historique de la Marine, 1953.

Au-delà du caractère très terrien des mesures d'organisation des équipages du Premier Empire, la formation pendant un siècle des grandes unités que sont bataillons et régiments, structures incongrues si l'on ne considère que les emplois embarqués des marins, montre la capacité de la Marine à s'adapter à son environnement et aux missions qui lui sont confiées.

© VAE (2s) Éric Schérer. 2026