



Combat de la Poursuivante contre l'Hercule, 1803, Louis-Philippe Crépin, 1819 © MnM | P. Dantec

## REPÈRES

# MARINES DE LA RÉVOLUTION

# ET DE L'EMPIRE

**Avec la Révolution, la Marine de guerre royale devient celle de la République. La remise en cause du commandement, l'émigration des officiers nobles, les difficultés de recrutement marquent cette période qui connaît le début de la guerre navale contre l'Angleterre à partir de 1793. Dès son arrivée au pouvoir, Napoléon entend construire une Marine d'envergure européenne.**

**Ce dossier reprend les éléments de l'exposition « Napoléon et la mer » présentée en 2004 au musée national de la Marine.**

## Sommaire

Marine de guerre à la Révolution (1789-1799)	p. 1
Officiers et équipages à la Révolution	p. 6
Imaginaires et mythes républicains	p. 10
Focus sur un grand voyage en mer : l'expédition d'Égypte 1798-1799	p. 12
Course et corsaires de la République à l'Empire	p. 14
Marine de guerre de l'Empire et duels avec l'Angleterre (1800-1815)	p. 17
Derniers voyages de l'Empereur (1815-1840)	p. 21
Bibliographie, sitographie : quelques références	p. 23

# MARINE DE GUERRE DE LA RÉVOLUTION (1789-1799)

En 1789, la Marine royale devient celle de la Nation puis de la République.

Durant toute la période, les questions navales et maritimes sont présentes dans les débats révolutionnaires.

Avant les aspects militaires, les préoccupations des autorités sont liées à l'approvisionnement, aux liens économiques et politiques avec les colonies, à la question de la noblesse dans le corps des officiers et à la gestion des arsenaux... Puis à partir de février-mars 1793, débute officiellement la guerre navale.

## VUE D'ENSEMBLE DE LA MARINE DE GUERRE AU DÉBUT DE LA RÉVOLUTION (1789-1793)

La standardisation des vaisseaux, d'après les plans de l'ingénieur Sané\*\*\*, est actée depuis la guerre d'Indépendance américaine, mais les chantiers tournent au ralenti.

La formation des officiers, orientée vers un enseignement plus pratique, ne change pas le fond du recrutement : les écoles de marine créées à Toulon, Brest et Rochefort restent réservées aux membres de la noblesse.

Le nouveau corps royal de canonier-matelot améliore l'efficacité de l'artillerie de marine et des mesures hygiénistes sont prises pour lutter contre les épidémies. Cependant, les effectifs restent insuffisants et les navires doivent être réparés suite à la guerre d'indépendance américaine.

## Les instances révolutionnaires et les questions maritimes à l'Assemblée.

Parallèlement à la nomination du ministre, un *Comité de Marine* de douze membres est élu. Ce dernier traite les questions débattues à l'Assemblée, comme la réorganisation de la Marine nationale en concordance avec les idéaux révolutionnaires, son ouverture plus large aux « officiers bleus »\* ainsi que la sécurisation des convois de marchandises venant des colonies.



Sceau du ministère de la Marine, 1795.  
© SHD-Vincennes | O. Aranda.

Avec la fin de la monarchie en 1792 et l'entrée en guerre du pays, c'est la question de l'émigration des officiers qui intervient dans les débats de la Convention ainsi que les réflexions sur l'artillerie de marine, l'ouverture totale du corps des officiers et la poursuite d'un programme de construction navale. Mais, les tensions avec l'Angleterre se précisent. En janvier 1793, la création du comité de défense nationale est chargée de prévenir et d'organiser la guerre navale contre la coalition\*. En mars 1793, les comités de Marine et des Colonies fusionnent après la réorganisation du ministère de la Marine et des Colonies.

## Depuis 1789, les arsenaux en ébullition.

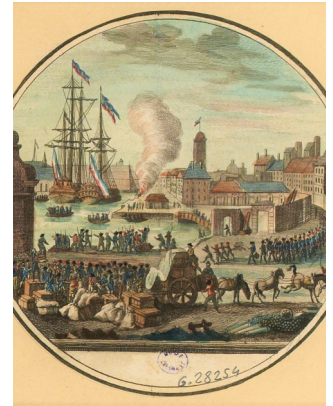
Dans les ports de guerre où sont implantés les arsenaux, les populations civiles et militaires sont étroitement liées. La Marine y représente l'emploi, le maintien de l'ordre et l'autorité, aux côtés de la municipalité.

À partir de 1789, les crises frumentaires et le défaut de paiement des salaires des ouvriers des arsenaux entraînent des émeutes de subsistance, des contestations antifiscales et politiques contre les pouvoirs municipaux. L'annonce du nouveau code pénal maritime de 1790 dans lequel certaines punitions physiques perdurent\*\*\* provoque l'indignation des matelots. En septembre, Brest, principal port de la flotte atlantique et premier chantier naval de France, est le point culminant de ces émeutes aux origines multiples.

Les ouvriers en grève sont rejoints par presque 2 000 matelots venus des navires en rade\*\*

comme l'*Amérique* et le *Majestueux*.

L'arrivée de Saint-Domingue du vaisseau *Léopard*, avec les membres de l'assemblée coloniale en opposition à la Constituante, grossit les rangs des opposants. Ces émeutes et mutineries dans les ports de guerre jalonnent la période jusque dans les années 1794-1795.



Insurrection dans le port de Brest.  
Dessin de Laurent Jean-François, 1798 © Paris  
Musée | Musée Carnavalet-Histoire de Paris.

## Le *Léopard* à Brest, 14 septembre 1790

L'arrivée du *Léopard*, amplifie l'insurrection des ouvriers de l'arsenal et des matelots.

- **Le *Léopard*, vaisseau amiral de l'escadre de Saint-Domingue** : Le marquis de La Galissonnière, capitaine du vaisseau, part de Toulon en octobre 1788 pour assurer la protection du commerce de la colonie. Celle-ci est alors en révolte contre la Convention.
- **Saint-Domingue en dehors des principes d'Égalité** : Le décret du 8 mars 1790 y maintient l'esclavage et trois assemblées coloniales sont élues parmi les planteurs et colons blancs (Nord, Sud et Ouest). L'assemblée du Nord refuse le décret du 28 mars permettant aux hommes libres de couleurs d'être élus, rompt avec le système de l'Exclusif, ouvre l'île aux commerce étranger et veut faire session.
- **L'équipage du *Léopard* se concert** : Refusant de « verser le sang de citoyen », et d'obéir au capitaine qui ne reconnaît pas l'assemblée rebelle, les matelots élisent Louis de Santo-Domingo comme capitaine\*\*. L'équipage veut rentrer en France après 20 mois passés aux Antilles.
- **Le navire quitte Saint-Domingue** : Il embarque 85 membres de l'assemblée du Nord et 90 soldats proches de celle-ci. Le 14 septembre, c'est l'arrivée au port de Brest, agité par les émeutes d'ouvriers et de matelots.

### \* LEXIQUE

- **Officier bleu** : Officier expérimenté roturier, issu de la marine marchande, intégré en temps de guerre à la Marine royale sans dépasser le grade de capitaine.
- **Coalition** : Alliance formée par plusieurs états européens contre la France. Voir chronologie.

### \*\* SÉLECTION DE DOCUMENTS

- 1- Discours devant l'assemblée constituante du capitaine du *Léopard*, 7 octobre 1790.
- 2- Insurrection des vaisseaux *Léopard* et *America*, 1790.
- 26- Les ministères de la Marine durant la Révolution.

### \*\*\* POUR ALLER PLUS LOIN

- Dossier pédagogique : *La construction navale en bois aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*.
- *Texte du décret relatif au code pénal pour l'armée de mer du 21 août 1790*, Archives parlementaires, 1884.  
[https://www.persee.fr/doc/arcpa\\_0000-0000\\_1884\\_num\\_18\\_1\\_8030\\_t1\\_0207\\_0000\\_5](https://www.persee.fr/doc/arcpa_0000-0000_1884_num_18_1_8030_t1_0207_0000_5)



## REPÈRES #1

## MARINES DE LA RÉVOLUTION ET DE L'EMPIRE

## MARINE DE GUERRE À LA RÉVOLUTION (1789-1799)

**La circulation de l'information dans l'espace atlantique\*\*.**

Au-delà de l'envoi des cahiers de doléances pour la tenue des États-Généraux, l'importance des échanges entre la France et ses possessions coloniales, principalement la partie française de Saint-Domingue, la Martinique et l'archipel de la Guadeloupe, permettent de diffuser les nouvelles du renversement de l'ordre social. En 1789, 18 400 marins, embarqués sur 710 navires français, débarquent à Saint-Domingue, venant des ports marchands de Bordeaux, Nantes et Marseille, voisine du port de guerre de Toulon.

**Porter les idéaux révolutionnaires dans les colonies.**

Les enjeux dans l'espace des Caraïbes, où se trouvent les « îles à sucre » sont déterminants au moment des événements révolutionnaires et de l'instauration de la République. L'éloignement de la métropole, la proximité de colonies anglaises ou espagnoles et la spécificité des sociétés coloniales avec de grands planteurs, des « petits blancs » et des « libres de couleurs », en font des lieux de résistances royalistes importants où la jeune marine nationale, porteuse des décisions des autorités révolutionnaire a du mal à les faire appliquer. Le soulèvement des esclaves de Saint-Domingue en 1791 au nom de la Liberté, même s'ils restent cantonnés aux zones montagneuses, provoque un coup de tonnerre en métropole\*\*\*. Les quatre grands ports coloniaux, Nantes, Bordeaux, Le Havre et Marseille, voient leurs affaires, jusque là florissantes, entrer en recession avec l'effondrement rapide du commerce maritime dès 1792. Dans les îles, la fracture des sociétés coloniales se cristallise face à la notion d'égalité où ses partisans sont minoritaires. Plusieurs décrets, votés à Paris et portés par des commissaires à travers l'Atlantique sur des navires de la marine nationale, déclenchent des violences : celui du 4 avril 1792\*\*\*, donnant la citoyenneté et le droit de vote dans toutes les assemblées aux libres de couleurs nés de parents libres, puis l'annonce de la chute de la royauté.

Pour traverser l'Atlantique sur un vaisseau de guerre, il faut compter cinq à six semaines.

Mais la durée du trajet dépend surtout des conditions de navigation et du type de navire.



Vue de l'intérieur du Port de Brest, Jean-François Hué, 1793-1795. (Détail)  
© MnM | P.Dantec

Sur les navires de guerre, en rade dans les ports des colonies ou transportant les messagers, les équipages sont parfois inquiets et suspicieux du comportement politique de leur officiers. En effet, certains se rangent du côté des grands planteurs blancs royalistes, engendrant la mutinerie de leur équipage.



Carte à jouer. Égalité de couleur. Illustration de J-D Dugourc, 1793-1794  
© BNF | Gallica



Portrait du contre-amiral Lacrosse. XIX<sup>e</sup> siècle.  
© MnM | A. Fux

**Le lieutenant de vaisseau Lacrosse dans les îles des Caraïbes 1792-1793.**

La frégate *Félicité*, missionnée par la Convention dans les colonies aux mains des royalistes.

- **Les missions de la *Félicité* :**
  - Faire adopter la République
  - Rappporter l'exacte conduite des civils et des militaires.
  - Protéger le commerce maritime et les possessions nationales. Départ de Brest, 24 octobre 1792.
- **La Martinique refuse la présence de Lacrosse :**

Le drapeau blanc flotte sur le fort. La *Félicité* ne peut accoster et se dirige vers Marie-Galante. Certains soldats du fort rejoignent la République.
- **Marie-Galante et Sainte-Lucie, foyers révolutionnaires :** Lacrosse est accueilli sur ces îles républicaines depuis lesquelles il diffuse les décisions de la Convention, promettant l'amnistie pour les non-nobles.
- **Insurrection en Martinique contre les royalistes (décembre) :** Composée d'hommes libres de couleur, de soldats et matelots refusant le pavillon blanc, elle est rejointe par Lacrosse, qui après de durs combats, prend possession de l'île en janvier 1793. Un tribunal révolutionnaire est instauré en octobre.
- **Retour forcé de la *Félicité* en 1793 :** Les droits des libres de couleur ne sont pas acceptés par les petits colons blancs patriotes. Devant ce déni d'égalité, les matelots de la *Félicité* « obligent » Lacrosse à rentrer en France, ne voulant pas être forcés de prendre les armes contre eux.

**\*\* SÉLECTION DE DOCUMENTS**

27- Carte : Opération à l'échelle de l'Atlantique 1793-1794.

28- Carte : L'espace caribéen en guerre 1795-1797.

**\*\*\*POUR ALLER PLUS LOIN**

- Loi du 4 avril 1792. <https://www.assemblee-nationale.fr/histoire/esclavage/decret1792.pdf>

- Guillaume BOUREL, *La révolte des esclaves à Saint-Domingue, 1791*. Histoire par l'image, 2021. <https://histoire-image.org/etudes/revolte-esclaves-saint-domingue-1791>

- Marina BELLOT, 1791 : *La grande révolte des esclaves de Saint-Domingue*. BNF | Retronews.

<https://www.retronews.fr/colonies/echo-de-presse/2019/02/21/revolte-des-esclaves-de-saint-domingue>



## MARINE DE GUERRE À LA RÉVOLUTION (1789-1799)

### LA GUERRE NAVALE CONTRE L'ANGLETERRE ET LA COALITION À PARTIR DE 1793

La flotte reste répartie sur les trois espaces maritimes à défendre : l'Atlantique, la Méditerranée et le bassin des Caraïbes. Les combats contre les coalisés sur le continent s'accroissent et la protection des frontières nécessite la mobilisation des forces maritimes : sur la côte atlantique pour empêcher l'aide anglaise aux Vendéens, en Méditerranée après l'avancée espagnole au-delà des frontières de la République\*\*. Si la Marine française possède de nombreuses unités de combat, elle est en manque d'hommes et peu exercée.

### Le Comité de Salut Public : difficultés et redressement (1793-1795).

La politique plus autoritaire du Comité de salut public avec la levée en masse des combattants et la réquisition de la main d'œuvre, est contrôlée sur place par des représentants de la République en mission comme Jeanbon Saint-André dont le but est de rétablir une « marine efficace ». La stratégie de défense des côtes, de protection du trafic maritime et de l'attaque du commerce ennemi malgré le manque de pratique des équipages, engagent les navires dans des combats difficiles. La supériorité des équipages anglais dans la précision des tirs au canon reste importante.

Si la levée en masse\* ne concerne pas directement la Marine dont les équipages sont convoqués par le biais des classes, elle ne donne pas les résultats attendus quant à l'effort de guerre dans les ports : lenteur dans l'administration, ou bien opposition ferme des citoyens, provoquant des incidents. Cependant, l'arrivée toujours très irrégulière de matériaux de construction dans les arsenaux, permet tout de même la mise en chantier de nouveaux navires. Entre 1794 et 1795, on dénombre trente-quatre frégates en construction (neuf entre 1789 et 1790) et neuf vaisseaux mis en chantier. Cette augmentation s'explique aussi par la mise à contribution des chantiers navals de ports de commerce.

Les prames d'artillerie sont des navires à fond plat destinés à s'échouer pour donner un point d'appui d'artillerie sur les lieux de débarquement. Avec leur mortier orientable au centre du navire, elles assurent la protection des troupes.

Environ 25 prames sont construites entre 1794 et 1804 pour les projets d'invasion de l'Angleterre. Ce modèle est plus ancien que ceux de 1794.



Foudroyante, prame d'artillerie de 20 canons de 36, fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Plan de Pierre-Alexandre Forfait. Atelier de l'arsenal de Rochefort © MnM | P. Dantec



Vue de l'intérieur du Port de Brest, Jean-François Hué, 1793-1795 © MnM | P. Dantec. Détail : l'ingénieur Sané montre ses plans au représentant Jean Bon Saint-André.

### André Jeanbon Saint-André (1749-1813) Commissaire de la République

Jean Bon Saint-André, ancien marin devenu pasteur, élu membre du Comité de Salut Public en charge de redresser la Marine.

- **Marin et pasteur :** Originaire de Montauban, il s'engage dans la marine marchande jusqu'à 19 ans puis se tourne vers la théologie. Il évolue dans le club des Jacobins mais n'est pas élu député en 1789.
- **Ascension révolutionnaire :** Élu à la Convention de 1792 à 1795 comme député du Lot de la Montagne. Il préside l'Assemblée nationale du 11 au 25 juillet 1795.
- **Comité de salut public :** Il vote l'exécution du roi et réclame la création des tribunaux révolutionnaires. Élu membre du Comité de marine, puis du Comité de salut public, il se déplace dans les ports de guerre et séjourne plusieurs mois à Brest (1793-1794). Il est à l'origine de l'adoption du pavillon tricolore dans la marine de la République (1794). À Brest, il participe aux opérations navales du contre-amiral Villaret de Joyeuse (bataille de prairial 1794).
- **La chute de Robespierre :** Absent de Paris au moment des événements, il est remplacé et poursuit sa mission d'administrateur dans le port de Toulon.

### \* LEXIQUE

- **Levée en masse :** Le 2 mars 1793, la Convention vote la mobilisation obligatoire de 300 000 hommes de 18 à 25 ans. Le 23 août 1793, cette levée s'étend à toute la population réquisitionnée pour l'effort de guerre.
- **Comité de salut public :** Organe décisionnel mis en place par la Convention en 1793 pour s'occuper des dangers extérieurs menaçant la République.

### \*\* SÉLECTION DE DOCUMENTS

- 3- Décret de la Convention pour l'augmentation de la flotte, le 13 janvier 1793.

### \*\*\*POUR ALLER PLUS LOIN

- Rapport des représentants du peuple, envoyés à Brest et auprès de l'armée navale, par Jean-Bon Saint-André, imprimerie nationale, 1793-1794.  
<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k444403.r=jeanbon%20de%20Saint-Andr%C3%A9?rk=214593;2>



## MARINE DE GUERRE À LA RÉVOLUTION (1789-1799)

### Le siège de Toulon 1793\*\*\*.

Depuis 1789, le port connaît des émeutes ouvrières dirigées principalement contre les officiers à la direction de l'arsenal. Des arrestations par la garde nationale chargée de contenir les populations réactivent les émeutes. La Constituante donne raison aux autorités dirigeantes de l'arsenal. Le climat social est déjà bien sensible.

L'exécution du roi en janvier 1793, les levées en masse décrétées par le Comité de salut public et les insurrections de villes de province contre l'éviction des Girondins\* à la Convention, cristallisent les revendications. Les royalistes profitent de ces troubles pour mener une contre-révolution encouragés par la proximité des armées coalisées.

Le 29 août 1793, ce sont eux qui livrent Toulon à 13 000 Anglais commandés par Samuel Hood, à des Espagnols et des Napolitains qui prennent possession de la ville.

L'armée républicaine entame alors un siège qui va durer quatre mois.

C'est sous le commandement du général Dugommier qu'un jeune capitaine d'artillerie de 24 ans, Bonaparte, se fait remarquer



Bonaparte au siège de Toulon, 1793. Détail de décor d'assiette © MnM.

grâce à l'application de son plan d'attaque qui permet la reprise de Toulon\*\*.

Avant l'évacuation, les soldats anglais et espagnols détruisent huit navires et trois frégates françaises. En provoquant l'incendie de l'arsenal, ils détruisent en partie la réserve de matériaux destinés à la construction navale\*\*.

La République aura perdu treize vaisseaux de ligne, capturés ou incendiés. Le reste de la flotte est réparé l'année suivante. La répression qui suit la « trahison » de Toulon est sanglante et les Anglais se concentrent sur la prise de la Corse en 1794.

### Des batailles navales à la fin de la Convention.

Les récits des batailles sont rapportés à l'Assemblée avec force héroïsme pour galvaniser la ferveur patriote.

Elles restent peu nombreuses : la bataille de Prairial (Ouessant) en 1794\*, celle de Gênes le 14 mars 1795, victoire française contre les navires britanniques et napolitains, les batailles de Belle-île le 17 juin 1795 et de l'île de Groix le 23 juin\*, défaite française qui désorganise le débarquement des émigrés depuis l'Angleterre.



Incendie de l'arsenal de Toulon, 19 décembre 1793, d'après Nicolas-Antoine Taunay, fin XVIII<sup>e</sup> siècle © MnM | P. Dantec

La révolte girondine contre la Convention est prise en main par les royalistes, malgré leur hostilité réciproque. À Toulon, ils demandent à l'amiral anglais en Méditerranée, de prendre la ville. Le 30 août 1793, le drapeau blanc est hissé et Louis XVII, « l'enfant du Temple » est déclaré roi. Il est reconnu par les Anglais à Toulon.

### \* LEXIQUE

- **Exclusion et arrestation des Girondins de la Convention, mai-juin 1793** : les députés Montagnard prennent le pouvoir à la Convention ce qui provoque une insurrection des Girondins.
- **Bataille de Prairial, la guerre de course** : Voir plus loin dans le dossier.

### \*\* SÉLECTION DE DOCUMENTS

- 4- Napoléon au siège de Toulon, 1793. XIX<sup>e</sup> siècle.
- 5- Évacuation des puissances coalisées du port de Toulon, le 18 décembre 1793.

### \*\*\* POUR ALLER PLUS LOIN

- Alain GALOIN, *Le siège de Toulon 1793*, Histoire par l'image, 2016. [histoire-image.org/etudes/siege-toulon-septembre-decembre-1793](https://histoire-image.org/etudes/siege-toulon-septembre-decembre-1793)



## MARINE DE GUERRE À LA RÉVOLUTION (1789-1799)



Ancre de la flotte française armée pour un débarquement en Irlande en 1796-1797. Découverte dans la baie en 1980, elle est exposée dans le port de Bantry, West Cork, Irlande © Bantry, development and tourism association.

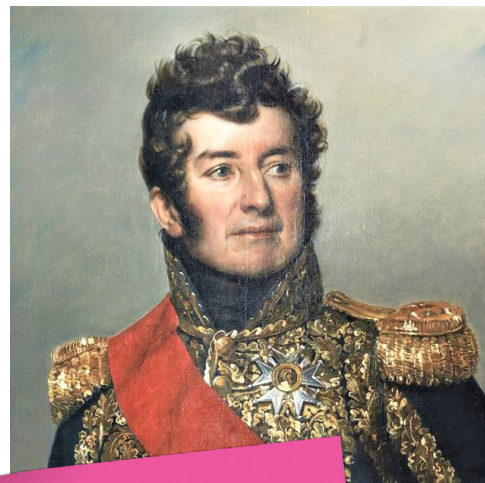
### ANNÉES TERRIBLES ET NOUVELLE STRATÉGIE SOUS LE DIRECTOIRE (1795-1799)

Aux fragilités anciennes de la Marine de guerre, comme les difficultés d'armement et de construction, s'ajoutent le faible nombre de membres d'équipages formés, les matelots les plus aguerris préférant, le plus souvent, s'embarquer sur des navires corsaires. Cela ne leur permet pas d'affronter un hiver particulièrement rigoureux accompagné de tempêtes impressionnantes. Sur l'année 1794, seize vaisseaux sont pris ou coulés lors d'engagements militaires, perdus ou échoués à cause d'accidents maritimes. Les succès terrestres débouchent toutefois sur les alliances espagnoles et hollandaises (1795) qui fournissent des navires de guerre. Ainsi, la conquête de l'Italie (1797) libère la Méditerranée des bases anglaises.

Mais la flotte de guerre est d'un entretien très coûteux qui pèse sur la nation appauvrie. De plus, les pertes en hommes d'équipage restent importantes. Le patriotisme et le courage exacerbés par les autorités révolutionnaires ne remplacent pas la formation des marins.

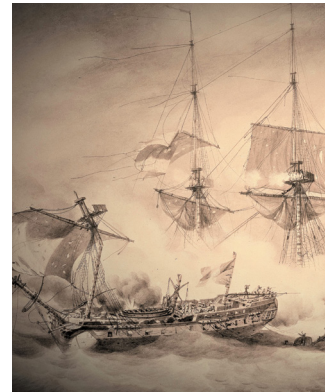
### Changement de stratégie avec le ministre de la Marine Laurent Truguet (1795-1797).

Devant ces difficultés, la France change de stratégie pour éviter les combats de front contre la Royal Navy et prépare des expéditions visant à faire diversion et à harceler la marine anglaise dans des lieux précis comme une expédition en Irlande, puis en Égypte. Pour suppléer la flotte de guerre mal en point, la guerre de course\* est relancée. Du côté anglais, l'année 1797 est marquée par la grande mutinerie de la flotte d'avril à août et l'instauration de « la République flottante »\*\*\*. Après l'échec de l'expédition française d'Irlande de 1796, deux autres tentatives sont lancées qui alourdissent les pertes. Le désastre d'Aboukir (1798)\*\*\* pendant la campagne d'Égypte menée par Bonaparte, s'ajoute aux échecs français. Le commerce est presque à l'arrêt et les années 1798-1799 sont celles de l'activité intense de la course\*, entreprise toujours risquée, réellement nuisible au commerce anglais et glorifiée par le Directoire.



L'amiral Laurent Truguet (1752-1839), participe à la guerre d'Indépendance américaine. Originaire de Toulon et issu d'une famille anoblée par Louis XV, il est nommé contre-amiral à la tête des forces navales de Méditerranée en 1792. Emprisonné en 1793, il est libéré un an plus tard. Nommé ministre de la Marine, il met en place de nouvelles stratégies navales. Chassé par la victoire de la droite colonialiste aux élections de 1797, il est nommé ambassadeur de France en Espagne (1797).

Portrait de l'amiral comte Truguet, Paul Guérin, 1832 (Détail). Dépôt du musée du Louvre à Toulon © MnM.



Cinquième combat de la Loire, vendémiaire an VII. Dessin de Crépin, 1800 © MnM | P. Dantec

### Expédition de la France révolutionnaire en Irlande (baie de Bantry), 1796\*\*\*

Une tentative de débarquement en Irlande pour affaiblir puis envahir l'Angleterre et développer une "République sœur" de la Révolution.

#### • Un contexte particulier :

Des patriotes irlandais inspirés par les révolutions américaine et française créent la *Société des Irlandais unis* pour l'émancipation et l'unité du pays à l'appel du protestant Theobald Wolfe Tone (1791).

Le Directoire décide de soutenir la rébellion irlandaise pour affaiblir l'Angleterre.

• **L'expédition** : Difficilement finalisée durant l'hiver 1796, elle rassemble presque 15 000 soldats à Brest sous les ordres du général Lazare Hoche. L'armée navale de dix-sept vaisseaux, quatorze frégates et de navires de transport, dirigée par l'amiral Morard de Galles, quitte le port le 15 décembre 1796.

• **Échec** : Quinze navires tentent de débarquer, sans avoir rencontré la flotte de la Manche\*, mais une tempête cause de nombreuses avaries. Les équipages mal préparés et inquiets de l'arrivée de la Royal Navy ne peuvent faire face. Ce désastre cause la mort d'environ 1 000 marins et soldats. Le débarquement est temporairement abandonné.

#### \* LEXIQUE

- **La Flotte de la Manche ( Channel fleet )** : Flotte formée depuis 1690 pour défendre les côtes anglaises et la Manche. Elle est commandée par le comte Richard Howe entre 1793 et 1795.

- **La guerre de course** : Voir plus loin dans le dossier.

#### \*\* SÉLECTION DE DOCUMENTS

6- *Cinquième combat de la Loire, Vendémiaire An VII* (1798).  
29- Tableau statistique de pertes de navires pour motifs de guerre (1740-1815).

#### \*\*\*POUR ALLER PLUS LOIN

- *Le vaisseau Les Droits de l'Homme* (1794- 1797) | Histoire de France et de Bretagne. Médiathèque de Plouzévet.  
[https://www.youtube.com/watch?v=\\_hEvf3qLPGY](https://www.youtube.com/watch?v=_hEvf3qLPGY)
- *Les nombreux visages de Richard Parker : président de la "République flottante".* Mutinerie de la Nore 1797. Royal museums Greenwich. National Maritime Museum.  
<https://www.rmg.co.uk/stories/blog/richard-parker-nore-mutiny-rebellion-retribution-royal-navy>
- Dossier pédagogique : *À bord d'un navire en guerre | Révolution et Empire.*



# OFFICIERS ET ÉQUIPAGES À LA RÉVOLUTION

## LES OFFICIERS À LA RÉVOLUTION (1789-1799)

La hiérarchie d'un équipage sur navire de guerre reproduit celle de la société d'Ancien Régime : les membres de la noblesse sont aux commandes dans le corps des officiers, et l'équipage, si expérimenté soit-il, lui obéit. Dans cet espace clos, surpeuplé, où la vie quotidienne est rude, la pression des inégalités de traitement marquée par cette société d'ordres, est permanente. Mais chacun sait que les manœuvres doivent être exécutées selon une stricte discipline pour le bon fonctionnement des navires lancés en pleine mer et prêts à combattre.

Durant la Révolution, c'est bien l'ordre ancien qui est remis en cause et non la compétence réelle de la majorité des officiers. La suspicion des équipages quant aux choix politiques anti-révolutionnaires des états-majors rend les opérations de navigation difficiles. La confiance d'un équipage envers son commandement reste un élément déterminant. Certains officiers, issus de la noblesse et qui possèdent la capacité de mener la guerre navale contre l'Angleterre, reconnue par leur équipage, traversent la période révolutionnaire. Ils restent cependant peu nombreux.

### Le haut commandement en mutation.

La charge d'amiral de France, occupée en 1789 par le duc de Penthièvre depuis cinquante quatre ans, est supprimée en 1791 par les décrets de réorganisation de la Marine de l'Assemblée nationale\*\*. Les grades et dignités de l'Ancien Régime n'existent plus et trois grades d'officiers généraux sont créés pour le commandement des armées navales et des escadres : amiral, vice-amiral et contre-amiral. De nombreux officiers ont émigrés en 1790. Ceux qui s'étaient opposés au roi ou qui briguaient des fonctions prestigieuses utilisent les instances révolutionnaires pour revenir aux commandes. Beaucoup seront guillotins sous la « terreur » du fait de leurs opinions politiques royalistes. Les plus compétents, sans orientation politique royalistes, conservent des fonctions de décision et de commandement. Certains embrassent les idées révolutionnaires comme La Touche-Tréville, premier officier de vaisseau noble à siéger aux États-Généraux et qui se réunit au Tiers-État.



Portrait du capitaine de vaisseau Jean Desmartis, anonyme, fin XVIII<sup>e</sup> siècle © MnM | A. Fux.

Jean Desmartis, ancien officier de commerce est officier municipal puis maire de Bergerac en 1792. Un an plus tard, il s'engage dans la marine de guerre. En mars 1794, nommé capitaine de vaisseau, il prend le commandement du *Jemmapes* dans l'escadre de Villaret de Joyeuse. Il est tué au cours du combat du 1<sup>er</sup> juin 1794.



Buste de Latouche-Tréville, atelier de sculpture des arsenaux, XIX<sup>e</sup> siècle © MnM | A. Fux

## René Madeleine Levasseur comte de Latouche-Tréville (1745-1804)

- La guerre de Sept ans :** Il est originaire de Rochefort et issu d'une famille de marins. Adolescent, il participe à la guerre de Sept ans. Après de nombreuses campagnes aux Antilles, il intègre la cavalerie dans les îles, puis retourne à la Marine.
- Succès durant « la guerre d'Amérique » :** Il commande la frégate *Hermione* en 1779, conduit La Fayette jusqu'à Boston (1780) et participe à la bataille de la baie de Chesapeake (1781). Puis, nommé directeur du port de Rochefort en 1786, et directeur adjoint des ports et arsenaux (1784-1787), il devient chancelier du duc d'Orléans en 1787.
- Les États-Généraux et la Terreur :** Élu de la noblesse pour le baillage de Montargis, il rallie le Tiers-État pour voter l'abolition des privilèges et tient son mandat jusqu'en 1791. Nommé Contre-amiral en 1793, arrêté sous la Terreur et destitué de son grade, il est réintégré en 1795, mais reste sans affectation.
- Le consulat et l'Empire :** En 1801 Napoléon le nomme commandant en chef des forces navales de la Manche. Il dirige ensuite l'escadre contre Saint-Domingue. Vice-amiral en 1803, il reçoit le commandement de l'escadre de Méditerranée et s'emploie à élaborer un plan d'invasion de l'Angleterre. Il meurt en 1804 à bord de son vaisseau *Bucentaure*.

### La lente fin du privilège de la noblesse dans le corp des officiers (le Grand Corps).

Avec l'émigration au début des années 1790, la question du commandement se pose avec acuité. À la fin de l'année 1791, sur les 244 officiers attachés au port de Brest, 193 on déjà déserté, soit environ 80 %. L'émigration dans la Marine débute sans doute plus lentement que dans l'Armée de Terre, mais au final, est plus importante avec environ 54 % d'officiers nobles pour la première et environ 47 % dans la seconde. En 1791, pour combler ces manques et anéantir les restes de privilèges nobiliaires, l'assemblée Constituante décrète que « les concours établis pour parvenir au grade d'officier, seront ouverts à tous les navigateurs qui auront au moins quatre année de navigation soit sur les vaisseaux de l'État, soit sur les bâtiments du commerce ». Ce bouleversement de la hiérarchie est parfois mal accepté par les rescapés du Grand Corps. Ces officiers nouvellement promus, s'ils sont bons marins, comme ceux de la Compagnie des Indes, ne maîtrisent pas tous le combat naval d'escadre.

### \*\*SÉLECTION DE DOCUMENTS

7- Uniforme de l'armée française (1678-1845). Officiers de Marine.

### \*\*\*POUR ALLER PLUS LOIN

- *Décrets relatif à l'organisation de la Marine du 29 avril 1791*. Recueil des lois relatives à la Marine et aux colonies. Tome 1. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k492355/f458.item>



## OFFICIERS ET ÉQUIPAGES À LA RÉVOLUTION



Chef d'escadre. Estampe, anonyme, 1797 © BNF | Département estampe et photographie.

### L'accentuation de l'exil et les suspicions monarchistes sous la « terreur ».

À partir d'août 1792, les événements qui provoquent la chute de la monarchie et l'avènement de la République accentuent l'émigration de la noblesse. Les officiers qui souhaitent rester aux commandes de leur navire doivent prêter le serment républicain\*\*. À partir de 1793, les suspicions de fidélité à la monarchie et de soutien à la révolte vendéenne dans les ports bretons ainsi que l'écho de la prise de Toulon par les Anglais, perçue comme une trahison des officiers, augmentent le climat de défiance sur les navires.

Les désobéissances d'équipages se multiplient, en dépit de l'autorité même si le décret du 18 mars 1793, peu appliqué, leur permet de voter pour accorder le grade de capitaine à des officiers désignés par le ministre\*\*.

En septembre 1793, « la loi des suspects » est votée. Elle permet d'arrêter et de juger devant un tribunal spécial tout opposant présumé à la République. Parmi les arrestations massives de cette période, on retrouve de nombreux officiers nobles de la Marine.

### Des réintégrations après la chute de Robespierre et sous le Directoire.

La pression de la guerre navale et le manque d'officiers entraînent la libération des plus

compétents. Le manque de compétences aux postes de commandement perdure, même si les gouvernements révolutionnaires intègrent des officiers marins comme les pilotes, dans le corps des officiers

Le Directoire réintègre les officiers nobles arrêtés en 1793, mais en aucun cas ceux ayant émigrés. La politique de rappel de ces derniers débute sous le Consulat et devient plus évidente avec l'Empire.

### Des destins particuliers et des problématiques communes.

Les destins personnels de ces marins nobles gradés sont assez bien connus et restent particuliers à chacun. Durant toute la période révolutionnaire, les questions d'armement des navires, de paiement des soldes de l'ensemble des gens de mers, du manque d'hommes d'équipage, de l'approvisionnement en matière première des chantiers de construction navale, restent récurrentes dans les échanges entre les différents gouvernements et les directions des arsenaux des ports de guerre.



Portrait de Kersaint. Estampe, anonyme, © MnM.

### Les ingénieurs dans la tourmente révolutionnaire.

Parmi les ingénieurs et officiers « savants », certains participent pleinement aux instances révolutionnaires, dans l'espoir sans doute de voir aboutir des recherches sur des technologies nouvelles, entravées par l'arbitraire de l'Ancien Régime.

Le comte de Kersaint, marin et ingénieur très investi au Comité de Marine, propose des innovations et des réformes. Il vote contre l'exécution du roi et sera guillotiné en 1793.

Jacques-Noël Sané\*\*\*, ingénieur constructeur naval, qui a rationalisé la fabrication des vaisseaux utilisés pendant la guerre d'Indépendance américaine, se tient éloigné de la politique car plus dévoué à son métier d'ingénieur. Il n'est jamais inquiété.

Les officiers issus de la noblesse favorables à la Révolution ne représentent qu'une minorité. Il en est de même pour les anti-révolutionnaires.

Environ 80% des officiers de vaisseaux de familles nobles n'ont pas une attitude partisane.

L'analyse de leur parcours individuel permet de connaître leur destinée durant cette période.



Victoire remportée par les Français, à Quiberon, le 21 juillet 1795. Dessin de Swebach-Desfontaines, F-J Jacques (Détail), 1795 © Paris Musées | Musée Carnavalet-Histoire de Paris.

### Débarquement des émigrés royalistes. Quiberon, juin 1795

Depuis 1793, la flotte de Brest veille sur le littoral vendéen breton pour empêcher toute aide anglaise à l'action des Chouans.

#### • Circonstances favorables pour les royalistes :

L'armée catholique et royaliste de Vendée contrôle la région. Une paix de courte durée est négociée après la mort de Robespierre. Le jeune héritier du trône décède en juin 1795 dans sa prison. En Angleterre, les émigrés obtiennent le soutien de la Couronne.

#### • Convoi venu d'Angleterre :

William Pitt, le premier ministre anglais fournit une escorte au convoi d'environ 4000 émigrés royalistes et de prisonniers français embarqués de force. La cinquantaine de navires est chargée d'armes et autres marchandises.

#### • Bataille de Groix :

Au large de Groix, l'escadre de Villaret de Joyeuse et celle de l'amiral Hood se rencontrent le 23 juin. Malgré les nombreux morts et blessés côté français, l'issue n'est pas décisive. Associé à la défense des côtes, ce combat désorganise le débarquement.

#### • Bataille de Quiberon\*\*\* :

Cette expédition fait partie de la bataille durant laquelle le général républicain Lazare Hoche met fin à la tentative royaliste de rétablir la monarchie en France le 21 juillet 1795.

#### \*\*SÉLECTION DE DOCUMENTS

8- Certificat de prestation de serment républicain de Raymond Lacrosse, 1792.

9- Nomination des capitaines des vaisseaux de la République par leur équipage. Décret du 18 mars 1793.

#### \*\*\* POUR ALLER PLUS LOIN

- Dossier pédagogique : *La construction navale en bois aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles.*

- Pascal DUPUY, *Combats de Quiberon*, Histoire par l'image, 2016.  
[histoire-image.org/etudes/combats-quiberon](http://histoire-image.org/etudes/combats-quiberon)



## OFFICIERS ET ÉQUIPAGES À LA RÉVOLUTION

### LES ÉQUIPAGES À LA RÉVOLUTION (1789-1799)

Alors que d'autres nations comme l'Angleterre et les Provinces-unies ont recours à la *presse*\* ou à l'engagement de marins étrangers pour former les équipages des navires de guerre, la France a mis en place dès le XVII<sup>e</sup> siècle un enrôlement national. Ce système des classes est dénoncé dans les cahiers de Doléance de 1789 de nombreux cantons littoraux comme une atteinte aux libertés.

Le Comité de Marine travaille alors à l'abolition de ses aspects coercitifs, à l'opposé des valeurs portées par la Révolution. Mais avec la guerre qui s'intensifie sur les mers, il semble difficile de maintenir un équilibre entre les besoins militaires et les droits des citoyens.

Sur les navires, les équipages remettent en cause la légitimité du commandement de certains capitaines, issus de la noblesse et suspectés d'être royalistes.

### L'inscription maritime de 1795, fondée sur le système des "classes"\* de Colbert.

La réforme du système de conscription, engagée au début de Révolution est bousculée par la réquisition de toute la population pour travailler à la défense nationale décrétée par la Convention.



Combat de la Bayonnaise contre l'Embuscade, 1798, Louis-Philippe Crépin, 1801 [Détail] © MnM | C. Semenov-Tian-Chansky

La conscription est finalement entérinée par l'*inscription maritime* votée le 25 octobre 1795. Ce recensement des gens de mer pour former les équipages de la marine de guerre et fournir les ouvriers aux arsenaux est calqué sur celui de Colbert.

Il est réorganisé selon un découpage géographique et ne doit contenir que les noms des hommes qui exercent réellement une profession maritime.

En 1793 et pour contrebalancer le manque de liberté du système hérité de l'Ancien Régime, les travailleurs maritimes élisent un « syndic » local chargé de l'inscription maritime.

Avec le décret de 1795, ce syndicat n'est plus élu, mais nommé. Il s'agit de « corriger » les excès révolutionnaires de la période précédente.



Matelot de 1793, figurine. Sculpture de Georges Fouillé © MnM

### Peu de volontaires et moins d'inscrits.

Le recrutement des équipages joue un rôle déterminant durant les guerres révolutionnaires où le patriotisme est exalté. Mais les volontaires étant peu nombreux pour naviguer sur la jeune Marine nationale, des soldats de l'armée de terre et des non-marins sont forcés à s'embarquer pour manœuvrer les navires de combat.

Les marins de métier sont souvent réticents à se faire recenser car la concurrence des navires corsaires est grande : plus de liberté, plus de gain (normalement) et plus de prestige, pour des risques mortels presque similaires. Les salaires augmentent en temps de guerre. L'insuffisance des gens de mer qualifiés dans les équipages de la marine de guerre reste une constante durant toute la période.

PAROISSE DE <i>Loisieux</i>		OFFICIER			
FOLIO	NOMS, SURNOMS, DOMICILES ET SIGNATURES	1784	1786	1787	1788
101	<i>Blanc</i>				
102	<i>Blanc</i>				
103	<i>Blanc</i>				
104	<i>Blanc</i>				
105	<i>Blanc</i>				

Page de registre d'inscription maritime. Officiers maritimes et Matelots 1785-1796. 7 R/ 26 © Archives départementales du Calvados.

### L'inscription maritime

- L'ordonnance du 31 octobre 1784** : Assouplissement du système des classes avec « le tour de rôle en fonction des besoins ».
- Loi du 3 brumaire an IV (25 octobre 1795) \*\*** : Chaque port principal devient un arrondissement maritime dirigé par un commissaire principal. Cet arrondissement est divisé en quartiers composés de syndicats nommés. Les administrateurs de la marine gèrent les quartiers maritimes, et les syndicats où d'anciens marins assurent les inscriptions.
- L'enregistrement** : Tous les marins, mariners, ouvriers des arsenaux de différents grades doivent être inscrits pour le service de la marine de la République. La fonction et l'âge : Mousse : entre 10 et 16 ans. Novices : entre 16 et 18 ans. Après 18 ans ils sont inscrits définitivement comme matelots (marine marchande ou marine de l'État). En théorie, le marin n'est plus « réquisitionné » à partir de 50 ans.

### \* LEXIQUE

- **La presse** : Système de recrutement brutal, sans préavis et par la force. En France, elle est utilisée au XVII<sup>e</sup> siècle malgré le système des classes surtout en temps de guerre. C'est le principal système de recrutement de l'Angleterre, « l'impressment ».
- **Le système des classes** : Instauré en 1668 par Colbert pour organiser la conscription. Les inscrits, divisés en trois ou quatre classes réglementaires servent en temps de paix un an tous les quatre ou trois ans sur les navires de guerre jusqu'à l'âge de 60 ans. Ils bénéficient de pensions versées par la caisse des invalides de la Marine.

### \*\* SÉLECTION DE DOCUMENTS

- 10 - Décret de la Convention nationale concernant les citoyens non inscrits sur les registres des classes maritimes, 1793.
- 11 - Décret du 3 Brumaire an IV (25 octobre 1795) concernant l'inscription maritime.

## OFFICIERS ET ÉQUIPAGES À LA RÉVOLUTION

### Des professionnels de la Marine et de la navigation très demandés.

Les marines de guerre de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle recrutent les mêmes professionnels spécialisés (pilote, charpentier..) que la marine marchande et que les flottes de pêche. Mais ces professions n'augmentent pas aussi vite que les besoins qui s'accroissent en temps de guerre. En 1792, les besoins en main d'œuvre de la flotte nationale sont à peu près équivalents à la quantité totale des professionnels de la mer, en France comme en Angleterre.

On peut en distinguer deux catégories principales : les professionnels ayant servi à bord des navires marchands pour la Compagnie des Indes ou des armateurs privés, et ceux issus du travail de la pêche ou de navires marchands côtiers à équipages restreints avec une hiérarchie simple et un partage plus égalitaire des gains. De plus, avec l'augmentation des traversées transatlantiques, nombre d'entre-eux se destinent à la navigation au long cours, augmentant ainsi la population permanente des grands ports de la côte. Il est difficile de contraindre ces marins expérimentés d'intégrer la marine de guerre.

### Équipages nationaux et inscription impopulaire.

L'aversion des populations littorales et fluviales pour le service à bord des navires de guerre s'accroît avec les conflits très meurtriers de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. La levée générale pour la guerre d'Indépendance américaine a rendu le service naval de plus en plus impopulaire. Les résistances anti-conscription sont anciennes, allant jusqu'à la révolte et les désertions sont alors nombreuses. Ces déserteurs sont traqués durant toute la période des guerres révolutionnaires et impériales. Aux Antilles, les navires de guerre pouvaient être perçus comme des espaces d'accession à la liberté pour des esclaves en fuite. Le recrutement étant moins regardant sur le statut des marins de couleur.

De 1790 à 1793, on peut estimer que les équipages de soixante cinq vaisseaux et frégates se sont révoltés (vingt et un pour l'année 1790 et vingt sept pour l'année 1793). Ce sont des mutineries de natures différentes, mais qui concernent environ la moitié de la flotte française.

#### \*\* SÉLECTION DE DOCUMENTS

12 - Congé d'un cordier de l'arsenal de Rochefort après son service à l'inscription maritime, 14 avril 1804.



Le roi Murat récompense la Cérés, Guillaume Descamp, 1809 [Détail] © MnM | P. Dantec.

### La dureté de la discipline à bord remise en cause.

Les navires de guerre comptent jusqu'à dix fois plus d'hommes à bord que la plupart des navires marchands pour un tonnage équivalent.

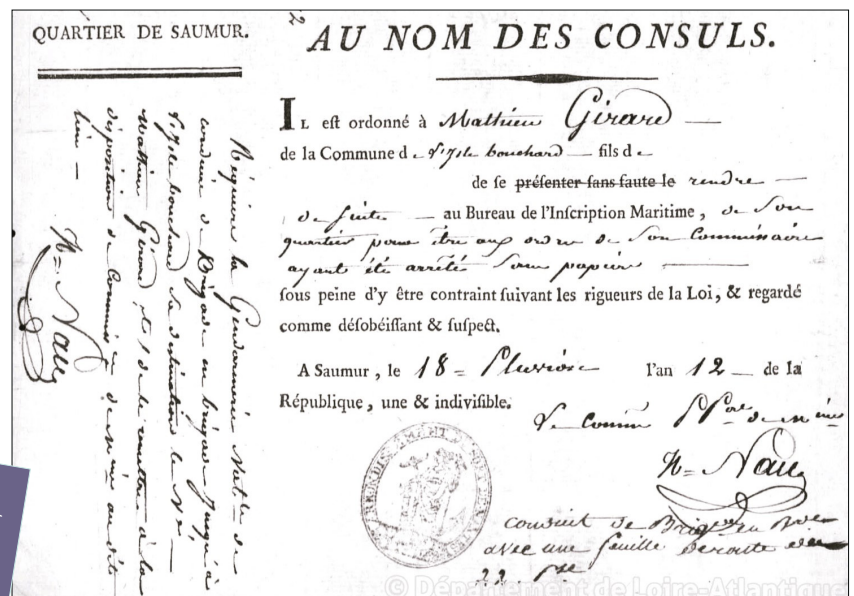
En dehors des périodes de combat, ce surnombre rend la vie quotidienne difficile, surtout pour ceux qui n'ont pas embarqué de leur plein gré ou n'ont jamais navigué.

Le maintien d'une discipline est alors essentiel, mais la terreur de la punition physique est jugée excessive depuis longtemps.

Si toutes ces punitions ne sont pas appliquées, elles demeurent applicables selon le code pénal maritime.

À la Révolution, les mutineries se multiplient sur toutes les flottes européennes. En France, le nouveau code pénal de 1790 mobilise les équipages contre le maintien de punitions physiques, malgré la mise en place d'un tribunal de matelot\*\*\*. Les ordres venus d'un État-major issu de la noblesse sont discutés, les suspicions de royalisme avéré étant très répandues.

Durant presque vingt ans de guerre navale, ces équipages de marins plus ou moins expérimentés affrontent des combats avec loyauté vis à vis des idéaux révolutionnaires, parfois à l'encontre de leur commandement, à tort ou à raison. Leur courage est avivé lors des séances de l'Assemblée.



Résumé : L'Administration maritime recherche le second maître, Mathieu Girard, 32 ans, inscrit au syndicat de l'Île Bouchard, quartier de Saumur. Il ne s'est pas présenté à l'appel des levées du 24 mars 1798 et du 27 juillet 1800. Considéré comme déserteur, il est recherché par la gendarmerie. 8 février 1804. Archives départementales de la Loire Atlantique. Inscription maritime. 7R1/37\*

#### \*\*\* POUR ALLER PLUS LOIN

- Texte du décret relatif au code pénal pour l'armée de mer, en annexe à la séance du 21 août 1790, Archives parlementaires de 1787 à 1860. Tome XVIII, Librairie Administrative, 1884.

[https://www.persee.fr/doc/arcpa\\_0000-0000\\_1884\\_num\\_18\\_1\\_8030\\_t1\\_0207\\_0000\\_5](https://www.persee.fr/doc/arcpa_0000-0000_1884_num_18_1_8030_t1_0207_0000_5)



# IMAGINAIRES ET MYTHES RÉPUBLICAINS

La période révolutionnaire, créatrice d'un imaginaire politique soumis à des interprétations diverses, est elle-même à l'initiative de mythes patriotiques liés aux idéaux et aux besoins des différents gouvernements.

Si certains symboles républicains issus directement de la Révolution deviennent ceux de la République et sont inscrits plus tard dans la Constitution comme l'hymne national ou le drapeau tricolore, d'autres sont visibles dans les bâtiments officiels comme le faisceau des licteurs et certains repris par la III<sup>e</sup> République sont ensuite oubliés...

## FÊTES RÉVOLUTIONNAIRES : CÉLÉBRATION CONTEMPORAINE

Avant l'entrée en guerre de la jeune République en 1792, les moments forts d'expression de la Liberté, de l'Égalité, de l'Unité de la Nation sont déjà inscrits comme des jalons de sa construction : le serment du Jeu de paume le 20 juin 1789, la prise de la Bastille et l'abolition des privilèges le 4 août 1789.

Les célébrations révolutionnaires décrétées par les différentes assemblées ( fête de la Fédération, fête de l'Être suprême, l'anniversaire du serment du Jeu de paume et celui de la Déclaration des Droits de l'Homme ...) se veulent des marqueurs unificateurs et rassembleurs de la nation.

Le choix de ces moments forts montre aussi toute leur ambiguïté, comme l'abolition de l'esclavage en 1794 et sa célébration\*\*, au regard de la rédaction de la Déclaration des Droits de l'Homme de 1789, sans parler du rétablissement de celui-ci presque dix ans plus tard.

## UNE FABRIQUE DES HÉROS PATRIOTIQUES

À partir de l'année 1793, des exploits de marins de la République contre les Anglais ou des prises corsaires sont érigés en mythe patriotique et républicain.

Comme « l'armée des volontaires » à la bataille

de Valmy a été célébrée, témoignant de la volonté des Républicains de transmettre des modèles patriotiques.

Mourir pour la patrie et la liberté est au cœur des combats en mer puisque la reddition n'est pas tolérée depuis 1793. Dans le serment républicain de 1792, le marin jure « d'être fidèle à la Nation et de maintenir la Liberté et l'Égalité, ou de mourir à son poste en les défendant »\*\*. Dès lors, les combats sur mer se « républicanisent » : des équipages nationaux, des idéaux d'égalité et de liberté jusqu'à la remise en cause de leur commandement lorsque celui-ci est soupçonné de royalisme. L'abordage est valorisé dans les journaux et par les directives des autorités révolutionnaires, pour mettre en avant « l'intrépidité des marins de la République »\*\*\*.

Mais ces actes héroïques lors de bataille dont la violence augmente ne doivent pas occulter des refus d'engagement et le nombre de morts et de mutilés \*\*\*.

## LE DERNIER COMBAT DU VENGEUR DU PEUPLE LE 1<sup>er</sup> JUIN 1794 : FAITS ET CONSTRUCTION DE LA LÉGENDE

Le 1er juin est le dernier jour de cette bataille où se produit l'évènement à l'origine d'un « emballement médiatique ». L'amiral anglais Howe, tente une innovation tactique en rompant la ligne de file, mais il n'est pas compris par ses vaisseaux et s'en suit une confusion avec des duels entre vaisseaux. Le *Vengeur du peuple* et le *Brunswick* sont agrippés, entremêlés

dans la fumée des canonnades. Malgré les tentatives de pompage de l'équipage, le navire français est en train de couler. À bord de la *Montagne*, le vaisseau amiral commandé par Villaret-Joyeuse, le commissaire de la République, Jeanbon Saint-André assiste à la scène au milieu des canonnades, des fracas et des fumées.



Bannière républicaine en soie blanche de l'*Amérique* capturée par le *Léviathan* lors de la bataille du 13 prairial An II, 1794 © National Maritime Museum, Greenwich, Londres.



Le *Vengeur du Peuple* attaqué par trois vaisseaux anglais. Auguste Mayer, XIX<sup>e</sup> siècle © MnM | A. Fux.

## La bataille du 13 prairial, An II (1<sup>er</sup> Juin 1794) Faits à l'origine du mythe

- **Le convoi** : 117 navires marchands au départ des États-Unis et de Saint-Domingue voguent vers Brest, apportant du blé au pays affamé.
- **L'escorte et l'escadre** : Deux vaisseaux et plusieurs frégates escortent le convoi. L'escadre de Brest doit le protéger contre la flotte anglaise et le faire entrer dans le port.
- **La rencontre le 28 mai** : À 700 km au large de Brest. L'escadre française de Villaret-Joyeuse (26 vaisseaux) rencontre la flotte de la Manche de l'amiral Howe (26 vaisseaux).
- **La sécurisation du convoi** : Après 8h de canonnade, l'efficacité des tirs anglais abîme plusieurs vaisseaux français. L'escorte du convoi entraîne les Anglais à sa suite et permet l'entrée du convoi de blé dans le port : la mission est accomplie.
- **La bataille finale le 1<sup>er</sup> juin** : Les deux navires amiraux, le *Queen Charlotte* et le *Montagne*, s'affrontent. Pour clore cette bataille à courte distance, Villaret rejoint Brest et réussit à dégager plusieurs navires. Six vaisseaux français sont capturés. Le *Vengeur du Peuple* a sombré. Cette victoire anglaise est célébrée sous le nom « The Glorious First of June »\*\* expérimentant une tactique innovante de séparation des navires de la ligne de file ennemie\*\*\*. On dénombre environ 3 000 morts et blessés côté français et 1 058 morts ou blessés côté anglais.

## \*\* SÉLECTION DE DOCUMENTS

8- Certificat de prestation de serment républicain de Raymond Lacrosse, 1792.

13- Musique à l'usage des fêtes nationales : *Chant d'une esclave affranchie par le décret de la Convention nationale*, 1794.

14- Des navires de ligne français capturés le 1<sup>er</sup> juin 1794, à leur arrivée dans le port de Portsmouth, 1794.

## \*\*\* POUR ALLER PLUS LOIN

- Dossier pédagogique : *La guerre sur la mer | Révolution et Empire*.

## IMAGINAIRES ET MYTHES RÉPUBLICAINS

### Le fin du vaisseau au coeur de la bataille.

Le *Vengeur* est en péril et commence à couler. Estimant le navire perdu, le capitaine Jean-François Renaudin met « pavillon bas »\* et se rend. Le *Brunswick* et d'autres navires anglais récupèrent les membres de l'équipage à la mer : ils seront prisonniers. Les blessés et d'autres marins restés à bord, sombrent avec le *Vengeur*, certains espérant sans doute être secourus par des navires français et éviter la captivité\*\*\*. Au moment de couler, le pavillon est redressé et des voix s'élèvent : « Vive la République, vive la liberté ! ». Sur les 750 membres d'équipages du *Vengeur*, 426 sont morts ce jour-là.

### La mise en exergue d'une victoire morale.

Le député montagnard Bertrand Barère de Vieuzac s'empare de l'évènement dans un discours enflammé à la tribune de la Convention lors de la séance du 9 juillet 1794. L'arrivée du convoi de blés dans le port de Brest est mise en avant grâce au « sacrifice patriotique et républicain » des marins du *Vengeur du Peuple*. Le député reprend des passages de journaux anglais chroniquant l'arrivée des prisonniers français dans le port de Portsmouth qui auraient « chantés leur hymne républicain », l'un d'entre eux est exécuté\*\*.

### L'héroïsation des marins du *Vengeur*.

Barère demande que les marins soient honorés au Panthéon et la Convention décrète plusieurs articles visant à glorifier cet évènement reconstruit dans un but de propagande patriotique\*\*. L'abondante iconographie contemporaine, sous toutes ses formes, répond à l'article IV de ce décret qui appelle à un concours artistique et littéraire « pour transmettre à la postérité le trait sublime du dévouement républicain des citoyens formant l'équipage du *Vengeur*»\*\*. Les vers d'André Chénier, l'*ode sur le vaisseau le Vengeur* d'Écouchard-Lebrun (1794)\*\*\* et d'autres « hymnes » à ces marins contribuent à la diffusion orale et musicale dans le pays\*\*. Une statue qui devait représenter le vaisseau grandeur nature avec l'inscription des noms des marins devait être installée au Panthéon.



La Troisième bataille d'Ouessant. Louis-Ambroise Garneray, 1838 © Musée des Beaux-Arts de Brest.



Le Vengeur - Combat naval. Image d'Épinal, XIX<sup>e</sup> siècle © MnM.

Sans doute, la réalité des faits (reddition du capitaine, sauvetage de 260 marins faits prisonniers et leur retour en France), a-t-elle fait revoir ce programme artistique. La sculpture est exécutée en 1908 par Ernest Dubois et reste une commémoration patriotique de l'évènement. D'une manière générale, une iconographie contemporaine de ces marques de courage relatées dans les assemblées permet la diffusion dans tout le pays de modèles de héros républicains des armées de terre et navale.

La construction patriotique de l'histoire du *Vengeur* qui traverse les empires, est reprise par la République comme marqueur de son avènement : image d'Épinal, manuels scolaires, pièce de théâtre. La consécration de cette inscription dans le roman national est bien sa présence sur le socle de la statue de la République. Mais de nouvelles guerres et de nouveaux héros vont venir remplacer les marins de la Révolution.



13 Prairial An 2, Charles Morice, 1879. Piedestal de la statue sur la place de la République, Paris © MnM.

### \*\* SÉLECTION DE DOCUMENTS

- 15- Discours du député Barère à la Convention sur la bataille du 13 prairial An II (1<sup>er</sup> juin 1794)- Extraits.
- 15bis- Décret de la Convention du 9 juillet 1794 pour commémorer les marins du *Vengeur du Peuple* morts à la bataille du 1<sup>er</sup> juin.
- 15ter- Hymne sur le dévouement héroïque de l'équipage du vaisseau le *Vengeur* présenté au Comité de Salut public, 1794.

### \*\*\* POUR ALLER PLUS LOIN

- Jérémie BENOIT, *Guerres navales révolutionnaires : héroïsme des marins du vaisseau le Vengeur commandés par le capitaine Renaudin*, Histoire par l'image, 2005.  
<https://histoire-image.org/etudes/guerres-navales-revolutionnaires>
- Nathalie RONVAUX, *Révolution française, une anthologie de la musique des fêtes*, 2020.  
<https://www.pointculture.be/magazine/articles/critique/revolution-francaisefetes/#>
- Université Clermont-Auvergne, *Maison des sciences de l'Homme, Poètes en Révolution*.  
<https://poetes-en-revolution.msh.uca.fr/ode-sur-le-vaisseau-le-vengeur>



# FOCUS SUR UN GRAND VOYAGE EN MER : L'EXPÉDITION D'ÉGYPTE 1798-1799

En 1798, le général Bonaparte n'est pas encore l'Empereur Napoléon, mais son ambition politique inquiète ses rivaux.

Le Directoire lui confie le commandement d'une expédition lointaine, vers l'Orient dont les buts et la destination précise sont tenus secrets. Bonaparte, sentant que le pouvoir n'est pas encore mûr, accepte cette mission où il pense acquérir un surcroît de gloire. Le voyage vers l'Égypte dure deux mois...

## DÉPART DE L'EXPÉDITION

Après des préparatifs complexes, l'expédition est composée d'environ cinquante mille hommes emmenant une commission des sciences et des arts de cent soixante-sept savants et artistes\*\*.

convois	équipages
Civitavecchia	791
Corse	185
Gênes	1013
Marseille	562
Toulon	512
total	3063

Équipage des navires de commerce de l'expédition de 1798 d'après les archives du Service Historique de la Défense (Toulon). Buti Gilbert, *Convois pour l'expédition d'Égypte in Cahiers de la Méditerranée*, n°57, 1998.

chargements déclarés	Civitavecchia	Corse	Gênes	Marseille	Toulon	Total
artillerie	7	0	4	2	20	33
chevaux	13	0	12	14	28	67
fourrage	0	0	0	0	6	6
effets pour hôpital	2	0	2	0	0	4
poudre	2	0	4	2	0	8
troupes	0	0	21	32	3	56
troupes et vivres	39	22	0	0	0	61
vin et eau de vie	0	0	0	7	3	10
artillerie et troupes	0	0	28	0	1	29
effets militaires	0	0	1	1	10	12
Total	63	22	72	58	71	286

Composition des chargements des navires des différents convois de 1798 d'après les archives du Service Historique de la Défense (Toulon). Buti Gilbert, *Convois pour l'expédition d'Égypte in Cahiers de la Méditerranée*, n°57, 1998.

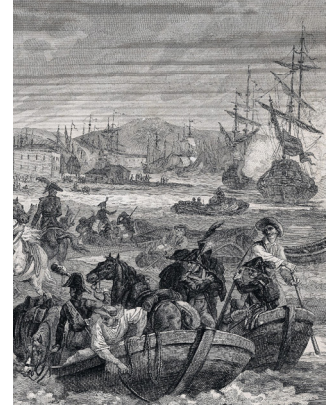
### \* LEXIQUE

- « **Armé en flûte** » : Navire de guerre, transformé en navire de commerce, mais conservant une partie de ses canons.
- **Bombardes** : Navire à fond plat avec trois mâts. Destiné à porter des mortiers pour lancer des bombes.
- **Bricks et aviso** : Navires de petit tonnage, assurant des communications entre les bâtiments d'une flotte de guerre.

Environ treize mille marins forment les équipages des navires de guerre répartis sur treize vaisseaux, une dizaine de frégates, trente-cinq bâtiments de guerre et trois cents navires de transport. Plus de trois mille membres d'équipage assurent les manœuvres des navires de commerce du convoi.

Le commandement de cette imposante flotte est confié au vice-amiral François Paul de Brueys d'Aigalliers. Le général Louis Alexandre Berthier est le chef d'état-major des forces militaires terrestres. Pour des raisons stratégiques et logistiques, la destination finale est tenue secrète et le départ s'organise principalement à partir de quatre grands ports méditerranéens :

- Toulon : Bonaparte sur le vaisseau-amiral l'*Orient*, avec Brueys constituent le gros de la flotte. L'*Orient*, un trois ponts de 120 canons, est le dernier à quitter le port le 19 mai 1798
- Marseille : le général Jean-Louis Reynier et sa division, rallie la flotte le 19 mai,
- Gênes : le général de division Louis Baraguey d'Hilliers embarque sur soixante-treize bateaux et rejoint en mer le 21 mai,
- Civita-Vecchia : le général Laurent Desaix prend la mer le 26 mai avec cinquante-six vaisseaux.



Départ de l'armée d'Orient pour l'Égypte. Dessin de Pierre Martinet et gravure de Nicolas Lejeune, 1798 © MnM | S. Dondain

### La flotte de l'expédition

- **Les vaisseaux\*** : L'*Aiglon*, le *Conquérant*, le *Franklin*, le *Généreux*, le *Guerrier*, le *Guillaume Tell*, l'*Heureux*, le *Mercure*, l'*Orient* (120 canons), le *Peuple Souverain*, le *Spartiate*, le *Timoléon*, le *Tonnant* (80 canons)
- **Les frégates\*** : La *Justice*, la *Diane*, la *Junon*, l'*Artémise*, l'*Alceste*, la *Sérieuse*.
- **Une corvette\*** : La *Badine*.
- **Navires armés en flûte\*** : Le *Dubois*, le *Causse*, la *Sensible*, la *Courageuse*, la *Carrère*, la *Muiron*, la *Leoben*, la *Mantoue*, la *Montenotte*
- **Bombardes\*** : L'*Oranger*, la *Portugaise*, l'*Hercule*, l'*Aglé*
- **Bricks et avisos\*** : La *Salamine*, le *Lodi*, le *Coccyre*, le *Fortunatus*, l'*Alerte*, le *Chasseur*, le *Pluvier*, le *Railleur*...
- **Six tartanes\*, six chaloupes canonnières...**

### \*\* SÉLECTION DE DOCUMENTS

16- Extraits de lettres du naturaliste Geoffroy de Saint-Hilaire à son ami Georges Cuvier pendant la traversée, 1798.



## FOCUS SUR UN GRAND VOYAGE EN MER : L'EXPÉDITION D'ÉGYPTE 1798-1799

### PENDANT LA TRAVERSÉE

À bord, Bonaparte se substitue à l'amiral en prenant le commandement\*\*. Cependant, depuis le départ de Toulon, la nourriture pour les matelots ne se compose que d'un peu de riz. Après plusieurs réclamations, ils obtiennent une livre de pain. De plus, le scorbut\* et la dysenterie\* sévissent sur toute la flotte.

### LA PRISE DE MALTE : 12 JUIN 1798

Durant les préparatifs de l'expédition, Bonaparte annonce que la prise de l'île de Malte, alliée aux Anglais, est son premier objectif stratégique. Le 9 juin, la flotte arrive près du port de La Valette et demande un réapprovisionnement en eau qui est refusé. Après deux jours, les chevaliers de l'ordre de Malte capitulent le 12 juin et tous les habitants sont déclarés citoyens français. Des réformes sont lancées, l'ordre de Malte est supprimé et les chevaliers expulsés. Le général Charles Henri Belgrand de Vaubois est nommé gouverneur militaire de l'île. Bonaparte repart le 19 juin vers l'Égypte.

### L'ARRIVÉE À ALEXANDRIE : 1<sup>ER</sup> JUILLET 1798

Le 1<sup>er</sup> juillet, la flotte arrive en vue des côtes d'Égypte et débarque sur la plage du Marabout à quelques kilomètres d'Alexandrie. Peu de temps avant, la flotte anglaise du contre-amiral Horatio Nelson, était passée très près des navires français sans les apercevoir. Bonaparte veut débarquer rapidement pour l'effet de surprise sans écouter le vice amiral Brueys\*\*\* qui le met en garde sur les aspects maritimes. Le débarquement de 1500 hommes se fait alors dans la nuit. La mer est mauvaise et l'accès au rivage difficile, 19 soldats se noient. L'attaque d'Alexandrie est lancée au petit matin et le général Jean-Baptiste Kléber y est blessé d'une balle au front. La ville se rend le jour même\*\*. Bonaparte organise la conquête puis il donne l'ordre à la flotte de guerre de s'abriter de celle de Nelson toujours menaçante en Méditerranée. Les navires de transport restent dans le Vieux-Port d'Alexandrie.



Vue de la prise de l'île de Malte, eau-forte, anonyme, après 1798 © MnMIP. Dantec

### RETOUR D'ÉGYPTE EN 1799

Malgré ces précautions, Nelson détruit la flotte française dans la rade d'Aboukir\*\*\*. La conquête qui débute le 1<sup>er</sup> août 1798 s'avère difficile : les français parviennent à prendre Le Caire mais restent bloqués en Égypte. En 1799, Bonaparte quitte brutalement le pays pour rentrer en France où la situation politique lui semble critique. Il s'embarque le 23 août en laissant son armée sous les ordres de Kléber. Il navigue sur la frégate *Muiron*\*\*\*, qui porte le nom du colonel mort à Arcole en le protégeant. Il réussit à passer malgré la flotte anglaise. À son arrivée à Paris, il prend le pouvoir : c'est le coup d'État du 18 Brumaire.



Muiron, frégate de 44 canons, 1797, Jean Lille et Charles Mérier (charpentiers). Ateliers de l'arsenal de Toulon, 1805 © MnM | P. Dantec

En 1803, en souvenir de ce voyage qui a favorisé ses projets ambitieux, Napoléon commande un modèle de la *Muiron*. Il faut deux ans pour le fabriquer. Différentes essences utilisées comme l'ébène, le noyer ou le buis, ainsi que des matériaux tels que le laiton. En 1805, ce modèle est présenté à l'empereur qui l'installe dans son cabinet de travail au château de la Malmaison, où il aime se retirer.

### \* LEXIQUE

- **Dysenterie** : Maladie infectieuse et contagieuse provoquée par différents éléments, notamment la consommation d'eau polluée. Elle se caractérise par de violentes diarrhées avec présence de sang.
- **Escadre** : Groupe de navires militaire sous les ordres d'un amiral.
- **Scorbut** : Maladie due à une carence en vitamine D. Elle se manifeste par des fièvres hémorragiques et la perte des dents.

### \*\* SÉLECTION DE DOCUMENTS

- 24 - *Le départ en Orient et la prise de Malte* in *Mémoires d'outre tombe*, Chateaubriand, 1848.
- 17 - Bataille d'Alexandrie, 1798.

### \*\*\* POUR ALLER PLUS LOIN

- Dossier pédagogique : *À bord d'un navire en guerre | Révolution et Empire*
- La frégate *Muiron*. <https://troispoints.net/2011/09/26/la-fregate-la-muiron/>



# COURSE ET CORSAIRES DE LA RÉPUBLIQUE À L'EMPIRE

Inscription en bas de l'image :

« Combat du Corsaire français l'Espérance, Capitaine français Morde, avec la Corvette Anglaise L'Entreprise de vingt pièces de canons de 8-12 / Enlevée à l'abordage Dans le Déroit de Gibraltar le 17 prairial An 8 De la République française »



Combat de l'Espérance contre l'Entreprise, 17 Prairial, An VIII (6 juin 1800), auteur anonyme [Détail] © MnM

Comme pour les périodes précédentes, durant les vingt ans de guerre de la Révolution et l'Empire, les gouvernements successifs ont recours à la course pour affaiblir leurs ennemis.

## UNE ENTREPRISE PRIVÉE

Les grands principes de la course sont fixés depuis le XVI<sup>e</sup> siècle : ce mode de guerre navale, est pratiqué par des particuliers qui arment des navires après obtention de lettres de marque. Le corsaire, qui désigne à la fois le type de navire, son capitaine et l'équipage, cible des vaisseaux ennemis, principalement marchands pour s'en emparer. Il s'agit d'affaiblir économiquement la puissance rivale, de provoquer une panique financière en destabilisant le commerce florissant issu des colonies et des comptoirs. Ces attaques visant des navires commerciaux est soumise au *tribunal des prises* du port d'attache du corsaire composé de 15 membres, qui répartit les gains de façon précises : le représentant de l'État en ponctionne 1/10<sup>e</sup>, une part est reversée à l'équipage répartie par le capitaine et deux parts pour l'armateur\*\*. Le 31 janvier 1793, la Convention autorise par décret «les citoyens français à armer en course»\*\*. Mais dès le mois de juin 1793 et jusqu'en 1795, les corsaires sont contraints de rester au port afin de compléter, en premier lieu, les équipages de la Marine de guerre.

### \*\* SÉLECTION DE DOCUMENTS

- 18 - Loi qui autorise les citoyens français à armer en course. 31 janvier 1793.
- 18bis - Modèle de lettres de marque pour l'armement en course. 31 janvier 1793.
- 18ter - Décret qui détermine le mode de répartition des prises faites par les vaisseaux de la République, 1<sup>er</sup> octobre 1793. (Extraits).

La guerre de course est pratiquée sur les routes maritimes commerciales. Ces navires sont nombreux dans les Caraïbes et dans l'océan Indien où les possessions françaises, très proches de celles de ses ennemis, ont du mal à recevoir des renforts de métropole. Pendant la période révolutionnaire, près de 5 500 prises ont été effectuées aux Antilles auxquelles s'ajoutent 500 autour de l'île de France (l'île Maurice). Pendant la période impériale, environ 1542 lettres de marque ont été émises dont 279 en Méditerranée.

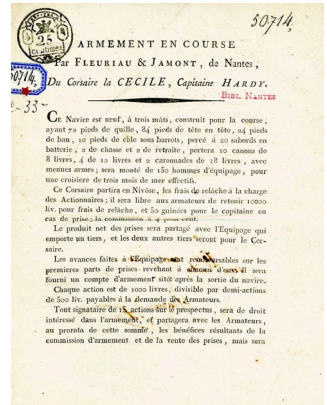
## UNE PRATIQUE TRÈS ENCADRÉE

À la différence du navire pirate, le corsaire porte le pavillon national, détient une lettre de marque et ne se bat qu'en temps de guerre où ses ennemis sont désignés. De nombreux décrets encadrent la guerre de course\*\*\*. De retour au port, la prise est remise aux autorités et un officier de l'administration de marine accompagné d'un employé des douanes en dresse le procès-verbal. Le conseil des prises, valide ou invalide une « bonne prise » en fonction des ennemis déclarés et des navires neutres attestés. Les marchandises sont stockées puis la vente est annoncée.

Aux côtés d'une Marine de la République en difficulté, l'impact des corsaires est déterminant, mais de moins en moins efficace face à la Marine anglaise, la première du monde.

### \*\*\* POUR ALLER PLUS LOIN

- Arrêté contenant règlement sur les armements en course, 22 mai 1803. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6543685m/f379.item>
- Conférence de Patrick Villiers, *Guerre de course et piraterie*, Jeune Marine, 2021. <https://jeunemarine.fr/2021/05/guerre-de-course-et-piraterie/>

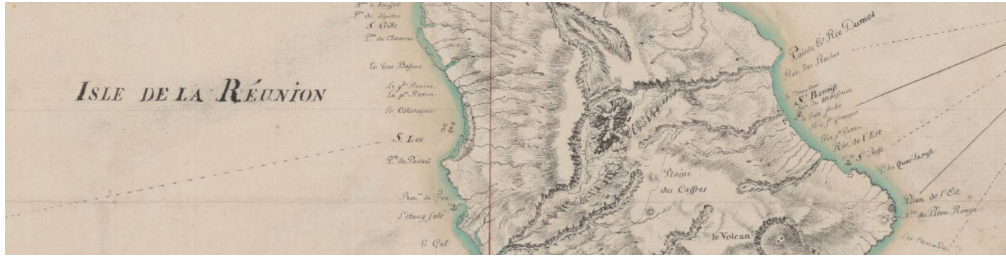


Armement en course par Fleuriu et Jamont de Nantes du corsaire la Cécile, Capitaine Hardy, 1799 © Bibliothèque municipale de Nantes. 50714/C33.

## La Lettre de marque

- **L'émetteur** : Le ministre de la Marine (1793), puis la Commission de la Marine et des colonies (1795). Le ministre de la Marine sous l'Empire.
- **L'armateur** : Il possède un navire en bon état, doit être solvable et de nationalité française à partir de 1802. Une caution est déposée au bureau de l'inscription maritime.
- **Le capitaine** : Il doit produire les preuves de son expérience.
- **L'équipage** : Composé théoriquement d'1/8<sup>e</sup> de matelots inscrits dans la Marine de guerre. Le reste étant des marins étrangers avec les mêmes droits et devoirs. Un chirurgien est embarqué pour 15 hommes d'équipage.
- **La durée de la course** : Six, douze, dix-huit ou vingt-quatre mois.
- **Le navire** : Il garde le même nom et arbore le pavillon national sous peine de confiscation de prise.
- **Les prises** : Tous navires désignés comme ennemis de l'État. Chaque élément sur une capture a un prix : prisonnier, canons, marchandises, navire... Un capitaine ne peut rançonner deux fois de suite le même navire (en théorie).

## COURSE ET CORSAIRES DE LA RÉPUBLIQUE À L'EMPIRE



Carte Réduite des Isles de France et de la Réunion, Nicolas de la Caille, 1797 déposée au Cabinet du Génie (Détail) © Bibliothèque nationale de France. Cartes et plans

## LES PÉRIODES DE LA GUERRE DE COURSE

Considérés par les autorités comme un corps auxiliaire de la marine de guerre, la délivrance d'autorisation pour armer un corsaire est soumise à la priorité de la constitution d'équipages des escadres :

- De janvier à juin 1793 : Les lettres de marques sont nombreuses et les prises importantes\*\*.
- 22 juin 1793 - 15 août 1795 : Embargo sur les corsaires décidé par la Convention. Les équipages doivent d'abord servir sur les navires de guerre. Deux cent cinquante huit navires sont saisis dans les ports en avril 1793. Pas d'embargo dans les colonies où les corsaires sont nombreux et font parfois des « descentes » dans les établissements anglais ou hollandais (Jamaïque, côtes de l'Afrique...).
- 15 août 1795-1802 : Rétablissement de la course jusqu'à la paix d'Amiens. Nombreuses lettres de marque.
- 1802-1814 : Reprise de la course après la courte trêve de la paix d'Amiens. Elle sera supprimée en 1856.

État nominatif des prises conduites dans les ports de la République depuis le commencement de la guerre jusqu'à 1798-1799 (an VIII).

	1793 et AN II	AN III	AN IV	AN V	AN VI	AN VII	TOTAUX
Dunkerque	145	33	51	11	35	39	314
Le Havre	24	11	17	27	2	5	86
Cherbourg	46	3	12	9	19	13	102
Port-Malo	32	13	1	44	21	16	127
Brest	330	56	28	75	36	18	543
Lorient	109	43	12	49	33	20	266
Nantes	44	11	3	40	23	5	126
Rochefort	93	30	14	39	25	16	217
Bordeaux	7	7	5	25	30	10	84
Bayonne	26	5	5	8	24	15	83
Toulon	162	57	5	2	16	23	265
<b>Totaux</b>	<b>1 018</b>	<b>269</b>	<b>153</b>	<b>329</b>	<b>264</b>	<b>180</b>	<b>2 213</b>

Les corsaires de Boulogne, Calais, Dunkerque et la Tamise [XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup>], P. Villiers. Artois Presses Université, 2012

## \*LEXIQUE

- *Siège de Dunkerque 23 août-8 septembre 1793* : Cible des armées coalisées, la ville est assiégée par les troupes anglaises. L'armée française commandée par le général Houchard fait battre en retraite les assiégeants à la bataille de Hondschoote.

## DES PORTS « COURSIERS »

Les ports tournés vers l'Angleterre ont depuis le XVII<sup>e</sup> siècle une tradition corsaire qui se renforce avec ces longues périodes de guerre. Vingt-sept corsaires partent de Dunkerque, patrie de Jean Bart, sur la Manche et la mer du Nord, quelques jours après la déclaration de guerre à l'Angleterre en février 1793. La ville est assiégée cette même année \* et de nombreux navires du littoral viennent lui prêter main forte. D'une manière générale, tous les ports arment en course et leur importance doit être mise en lien avec leur tradition corsaire, la démographie de la ville et le nombre d'armateurs : Calais-Boulogne, Dieppe, Fécamp, Le Havre, Honfleur, Cherbourg, Granville, Saint-Malo, Morlaix, Brest, Lorient, Nantes, La Rochelle, Bordeaux, Bayonne, Saint-Jean de Luz. En Méditerranée, on peut compter Sète, Marseille (trente deux corsaires armés dès 1793), Toulon et Nice annexée depuis 1793 ainsi que les ports de Corse. Dans les Caraïbes et l'océan Indien, les corsaires sont maîtres. L'île Bourbon, rebaptisée *île de la Réunion* par le décret du 19 mars 1793, devient un lieu de vente de prises. C'est surtout l'île de France qui tient la tête de ce type de commerce corsaire.

Entre le 19 février 1795 et le 21 mai 1801, le port de Boulogne voit sortir cent cinquantes corsaires avec un équipage moyen de 20 à 25 hommes qui ont pris environ deux cents navires.

On dénombre seize corsaires coulés et 755 membres d'équipage qui ont péri noyés et 1967 ont été fait prisonniers\*\*\*.

## \*\* SÉLECTION DE DOCUMENTS

19- Lettre autographe de Robert Surcouf. 19 juillet 1806.

## \*\*\* POUR ALLER PLUS LOIN

- *Le Moniteur Universel*, 3 avril 1793.

<https://www.retronews.fr/journal/gazette-nationale-ou-le-moniteur-universel/03-apr-1793/149/1527425/1>

- Dossier pédagogique : *À bord d'un navire en guerre | Révolution et Empire*



Buste de Robert Surcouf. Aux marins de Saint-Malo. Médaille en bronze. Graveur : Roger Bernard Baron © MnM

Robert Surcouf\*\*  
(1773-1827)

- Naissance à Saint-Malo. Marin à 13 ans et capitaine corsaire à 20 ans.
- En 1793, il conduit un navire pour la traite vers l'océan Indien. Mais la Convention interdit le commerce des esclaves qui sont débarqués sur l'île de France avant l'entrée au port.
- En 1796 il se fait connaître pour avoir pris le *Triton*, frégate de la Compagnie des Indes anglaise, supérieure en canons et en équipage. Sa réputation est faite et son humanité envers les prisonniers devient célèbre.
- Il séjourne à Paris pour se faire reconnaître le versement de la vente de la prise et repart pour l'île de France (la Réunion) sa seconde patrie maritime.
- En 1800, il commande la *Confiance*, frégate de 130 membres d'équipage à bord de laquelle il prend le *Kent*, vaisseau de la Compagnie des Indes de 40 canons, 318 membres d'équipages, des soldats et des passagers\*\*.
- Le premier consul Bonaparte lui décerne une Hache d'abordage d'honneur. L'Empereur lui propose d'intégrer la Marine comme capitaine de vaisseau, mais Surcouf refuse d'être assujéti à des officiers et reste corsaire durant les guerres napoléoniennes.



## COURSE ET CORSAIRES DE LA RÉPUBLIQUE À L'EMPIRE

Avec la Convention est née la volonté de valoriser toute prise de navire ennemi pour exacerber les sentiments de victoire, d'abord du peuple, puis de la Nation et enfin de l'Empire. Ces annonces, par voie de presse révolutionnaire et impériale ou affichage sur l'ensemble du territoire, font connaître les cargaisons des navires, les pertes humaines et donnent parfois le récit de glorieux combats\*\*. L'iconographie retraçant ces faits d'armes fait ressortir le courage des marins en créant des héros nationaux et patriotes. On peut y lire aussi la violence des combats.

### HÉROS NATIONAUX, HÉROS RÉGIONAUX

À chaque port maritime armant en course correspond des noms de capitaines corsaires et de leur équipage. Si Robert Surcouf est celui qui fédère l'ensemble de ces exploits au niveau national, notamment pour les habitants des territoires éloignés des littoraux, de nombreux capitaines demeurent importants localement\*\*. On peut citer Henry Scorssey qui s'est illustré sur l'*Ami des lois* en 1793\*\* ou Pierre-Edouard Pluckett qui débute en 1791 sur le *Sans-culotte nantais* pour le port de Dunkerque ou Jacques Broquant sur le *Furet* à Boulogne. Les récits sont nombreux et chacun peut en prendre la mesure en consultant les pages d'histoires locales ou régionales.

### DES COMBATS POUR LA PRISE

La particularité de la guerre de course est bien de se rendre maître d'un navire sans pour autant le détruire, en gardant la marchandise intacte et en faisant le plus de prisonniers possible. Les journaux annoncent ces prises en citant le nom du navire, sa nationalité et sa cargaison. Ce qui est mis en avant par les récits\*\* est la différence de taille des navires corsaires, en tonnage, nombre de canons et membres d'équipage, face à leurs proies, plus grands, mieux armés, avec souvent des soldats embarqués. L'inégalité de force est parfois exagérée dans certaines gravures pour intensifier l'intrépidité des corsaires. En plus de la dureté de la vie à bord, les équipages corsaires sont confrontés à des combats où le corps à corps, conséquence



Abordage du Kent par Robert Surcouf dans le golfe du Bengale, Louis Garneray, 1836 (détail) © Musée municipal de la Roche-sur-Yon.

de l'abordage, est fréquent.

Louis-Ambroise Garneray\*\*\*, le « corsaire de la République » et peintre de marine qui a navigué avec Robert Surcouf a participé à la prise du vaisseau anglais *Kent*. Les pages qu'il écrit sur l'évènement permettent de prendre la mesure de cette violence\*\* suggérée par l'imagerie de l'époque ou par les tableaux réalisés plus tard, même si ce témoignage exige une analyse critique.

Les conditions des combats sont extrêmes, avec la fumée et les assourdissements permanents des tirs de canons, les mâts détruits qui s'effondrent sur l'équipage. Les tirs du haut des mâts (la hune), les corps à corps pendant l'abordage sont autant d'éléments visibles sur ces toiles représentant des navires et équipages de la marine de guerre ou ceux des corsaires\*\*\*.



Sabre de bord dit d'abordage "cuillère à pot". An IX (1800-1801) © MnM | P. Dantec



Hache de bord. Modèle 1786 © MnM



Pistolet de marine à silex. Modèle 1779 © MnM | A.fux

### \*\* SÉLECTION DE DOCUMENTS

- 20 - Prises corsaires dans *Le Moniteur Universel*. Année 1793.
- 21 - Exploits du capitaine Scorssey. *Le Moniteur Universel*, 27 avril 1793.
- 25 - *Préparatifs pour l'abordage du Kent*, Louis-Ambroise Garneray.

### \*\*\* POUR ALLER PLUS LOIN

- Archéologie sous-marine : Les épaves corsaires de la Natière à Saint-Malo. <https://archeologie.culture.gouv.fr/epaves-corsaires/fr/guerre-course>
- Dossier pédagogique : *À bord d'un navire en guerre | Révolution et Empire*.



# MARINE DE GUERRE DE L'EMPIRE ET DUELS AVEC L'ANGLETERRE (1800-1815)

La France révolutionnaire a déclaré la guerre à l'Angleterre en 1793, mais depuis la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, de multiples enjeux interviennent dans ce duel avec cette puissance maritime : économiques, idéologiques, coloniaux, scientifiques...

Le traité de Versailles de 1763 reconnaissant l'indépendance des États-Unis, est perçu comme une trêve, plutôt qu'une paix réelle, malgré la paix d'Amiens en 1802.

Deux ans plus tard, l'empereur doit composer avec une Marine de guerre amoindrie.

## UNE RÉORGANISATION TERRITORIALE ET ADMINISTRATIVE DE LA MARINE IMPÉRIALE

Le manque d'entraînement en pleine mer est dû à l'impossibilité d'y accéder en exercice car la flotte anglaise bloque la plupart des ports. Après le désastre de Trafalgar en 1805\*\*\*, Napoléon s'implique dans la restructuration de la Marine.

### La militarisation de la marine

L'incorporation d'hommes ne faisant pas partie de l'inscription maritime se généralise après les pertes humaines de 1805. Les départements littoraux doivent fournir des jeunes hommes tirés au sort et très rapidement formés. En 1808, cinquante bataillons de la Marine impériale sont formés à partir ceux du Consulat créés en 1803 pour envahir l'Angleterre. La militarisation du corps de la Marine s'effectue progressivement. Cela passe, entre autre, par la constitution d'un uniforme commun dès 1804.

Cette volonté illusoire de transformer en quelques semaines de jeunes conscrits en marins efficaces a perduré pendant longtemps à travers cette vision d'un renouvellement rapide de la Marine.

### Une reprise du haut-commandement

La lenteur de la construction navale, de la formation des gens de mers et les aléas de la navigation ne répondent pas aux objectifs de conquête rapide et de contrôle total voulus par Napoléon.

Dès le Consulat, il entreprend des réformes

visant à accroître l'efficacité de la Marine.

Le 27 avril 1800, Laurent Forfait, ministre de la Marine et des colonies crée le corps des préfets maritimes\*. Le chef de cette nouvelle circonscription administrative représente le gouvernement dans six arrondissements : Anvers, Le Havre, Brest, Lorient, La Rochelle et Toulon.

Ces hauts fonctionnaires, choisis parmi les officiers généraux ou les administrateurs civils, ont en mains tous les services.

En 1810, deux Écoles spéciales de marine sont créées avec leur vaisseau-école flottant, le *Tourville* à Brest et le *Duquesne* à Toulon, pour la formation des futurs officiers.

Le renouvellement du haut commandement s'avère difficile et des officiers de corps inférieurs de l'ancienne Marine royale ou de la marchande sont promus amiraux. Souvent peu enclins aux innovations techniques ou tactiques, ils restent cependant capables de rivaliser avec les britanniques.

L'amiral Decrès, ministre de la Marine et des colonies de 1801 à 1814, ne permet pas une réelle réorganisation des effectifs, des commandements et des stratégies...



Matelots, novices et mousses auront, tous, veste et pantalon bleus, le bouton de corne timbré également d'une ancre croisée de deux sabres, gilet rouge, chapeau rond et cravate noire. Décret paru le 5 mai 1804 (15 Floréal, An XII)

Matelots vers 1810. Dessin d'Henri Boisselier, 1930 © MnM | A. Fux



Forfait en médaillon surmonté d'un angelot (détail). Atelier de sculpture des arsenaux de Brest, XIX<sup>e</sup> siècle © MnM.

### Pierre, Alexandre, Laurent Forfait (1752-1807)

- Originaire de Rouen, il obtient un prix d'hydrographie et de mathématiques, puis est admis dans le corps de génie de la Marine alors qu'il n'est pas issu de la noblesse.
- Sous-ingénieur à l'arsenal de Brest, il entre à l'académie de Marine en 1781 et reconnu pour avoir réparé des navires profondément endommagés.
- Auteur d'un traité sur la mâture « à l'usage des élèves de la Marine » en 1788. Il est nommé à la direction des chantiers navals du Havre en 1799.
- De 1791 à 1792, il siège comme député de la Seine inférieure à l'Assemblée législative, puis entre au Comité de Marine.
- Il étudie la navigabilité de la Seine (1796) et la possibilité de construire un port militaire à Anvers (1797).
- En 1798, il participe à la préparation de l'expédition d'Égypte au ministère de la Marine.
- Ministre de la Marine et des colonies sous le Consulat, il réorganise le Service des travaux maritimes, rétablit le conseil des prises et crée le corps des préfets maritimes.
- Il démissionne en 1801 et devient préfet maritime du Havre.

### \* LEXIQUE

- **Préfet maritime** : Création du corp par un décret du consulat de 1800, reprenant le principe des intendants de Marine de Colbert. Il assure la sûreté des ports, protection de la côte, l'inspection des rades et des navires et la direction de l'arsenal.

## MARINE DE GUERRE DE L'EMPIRE ET DUELS AVEC L'ANGLETERRE (1800-1815)

### Une volonté de création de ports de guerre d'envergure européenne.

De 1807 à 1812, Napoléon cherche toujours à améliorer ses ports de guerre dans un contexte où la paix n'est que de courte durée.

Aux anciens ports comme Brest, Lorient, Rochefort et Toulon, sont ajoutés de nouveaux, rendus nécessaires par les besoins et le contrôle des côtes du Grand Empire : un réseau de bases navales autour de trois pôles, Anvers, La Spezia (Cinque Terre en Italie) et Cherbourg.

La création d'arsenaux sur l'ensemble des littoraux exprime cette volonté d'unification et de contrôle. Les travaux privilégiés sont ceux de défense (digues et forts), ou d'accroissement de l'espace comme le creusement de nouveaux bassins à Cherbourg.

Cette politique de grands travaux fournit du travail à des milliers d'ouvriers dans ces pays soumis au blocus. Napoléon imagine des projets grandioses, comme l'agrandissement du port d'Anvers.

Dans les arsenaux, seuls quelques bâtiments indispensables à la flotte impériale sont réalisés.

### Le faste impérial pour le lancement du *Friedland*\*\* : le canot de l'Empereur.

En 1810, le vaisseau de 80 canons, *Friedland*, du nom de la victoire contre la Russie trois ans plus tôt, est lancé dans le port d'Anvers devant Napoléon et son épouse Marie-Louise.

Pour cette occasion, un canot d'apparat a été construit dans le plus grand secret, un peu plus tôt au printemps 1810.

En 21 jours, l'embarcation est prête et fait une entrée remarquée dans le port d'Anvers le 30 avril 1810. Napoléon et l'impératrice Marie-Louise sont à bord, accompagnés du maréchal Berthier, du ministre de la Marine Decrès et de l'amiral de Burgues, commandant l'escadre de l'Escaut. Un véritable cortège naval les entoure. Pendant plusieurs jours, le canot assure les déplacements de l'empereur qui visite le vaisseau amiral *Charlemagne*, assiste au lancement spectaculaire du *Friedland* et inspecte l'ensemble de sa flotte.



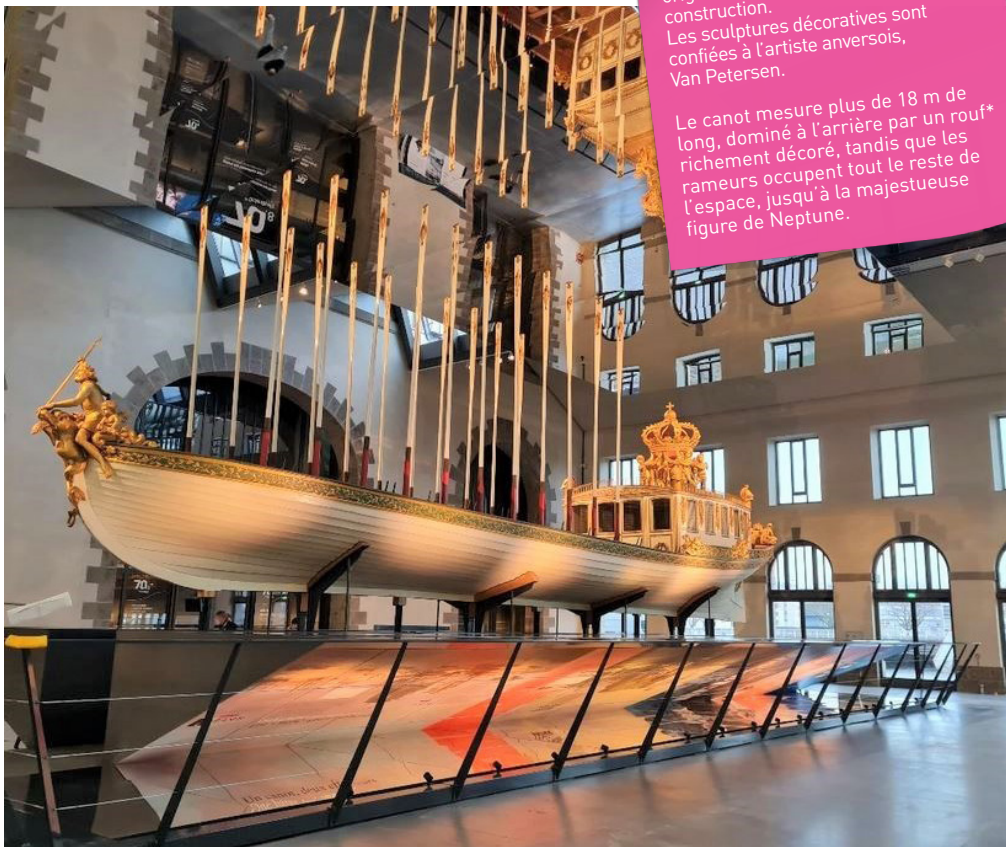
Portrait de Denis Decrès. Litographie d'Émile Lassalle © MnM.

### Denis Decrès (1761-1820)

- Entré dans la Marine en 1779, promu enseigne de vaisseau en 1781, il s'illustre à la bataille des Saintes contre la flotte anglaise aux Antilles en 1782.
- En poste sur la mer des Caraïbes et l'océan Indien durant la Révolution, il rentre en France en 1794. Destitué de son grade de capitaine de vaisseau du fait de ses origines nobles, il est emprisonné, puis libéré. Il prend part à l'expédition d'Irlande de 1796 comme chef de division.
- Promu contre-amiral, il participe à l'expédition d'Égypte de 1798 et organise la prise de Malte. Il échappe au désastre de la bataille d'Aboukir mais se fait prendre sur le *Guillaume Tell* en 1800.
- Libéré après un échange de prisonnier, le premier consul le nomme préfet maritime de Lorient puis lui confie l'escadre de Rochefort. En 1801, il est nommé ministre de la Marine et des colonies.
- La réorganisation de l'administration et l'ouverture de deux écoles navales (Brest et Toulon) ainsi que nouveaux chantiers augmentent la capacité de la flotte française.
- Il veille au rétablissement de l'esclavage voulu par l'empereur en 1804.
- Il participe aux Cent jours, puis se retire de l'activité politique après la défaite de Napoléon.

L'ingénieur Guillemard fournit les plans et le maître constructeur Théau, originaire de Granville, en supervise la construction. Les sculptures décoratives sont confiées à l'artiste anversois, Van Petersen.

Le canot mesure plus de 18 m de long, dominé à l'arrière par un rouf\* richement décoré, tandis que les rameurs occupent tout le reste de l'espace, jusqu'à la majestueuse figure de Neptune.



Le canot de l'Empereur est exposé aux Ateliers des Capucins à Brest © MnM | J-Y Besselièvre

### \*\* SÉLECTION DE DOCUMENTS

- 22- Lancement du *Friedland* à Anvers, 1810.  
Mathieu-Ignace Van Bree, Huile sur toile, 1810.

### \*\*\* POUR ALLER PLUS LOIN

- Dossier pédagogique : *La construction navale en bois aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles.*  
- *Le canot de l'Empereur se dévoile à Brest*, Musée national de la Marine.  
<https://www.youtube.com/watch?v=kp6AFwTelHM>



## MARINE DE GUERRE DE L'EMPIRE ET DUELS AVEC L'ANGLETERRE (1800-1815)

## LA GUERRE CONTRE L'ANGLETERRE : DUELS MILITAIRES, POLITIQUES ET SCIENTIFIQUES

## Le camp de Boulogne\*\*\*: envahir l'Angleterre

Dès 1801, Napoléon réfléchit à une invasion de l'île avec l'élite de son armée. Il choisit dans le Nord de la France, le port de Boulogne-sur-Mer, proche des côtes anglaises pour établir la base de ce « grand dessein ». Un arrêté du 13 mars 1801 ordonne la concentration de navires dans le port après le creusement de bassins permettant d'accueillir 2000 navires. Leur construction, entreprise sur tout le territoire, est dirigée par les deux ingénieurs Pierre-Alexandre Forfait et Jacques-Noël Sané. Cette flottille est composée de 25 prames\*, navires à fond plat, d'une grande solidité et légèreté, 553 bateaux canoniers, 334 chaloupes canonnières, 329 péniches. En août 1801, deux attaques de la Royal Navy n'aboutissent pas et ces échecs de Nelson expliquent l'attitude conciliante du gouvernement britannique pour aboutir à la paix d'Amiens, le 27 mai 1802. Après la rupture du traité de paix en 1803, l'Empereur relance son projet et déploie le camp de Boulogne, dispositif militaire qui s'étend de Wissant à Étapes\*\* : le projet d'invasion reprend. Il fait plusieurs visites sur le camp où ces soldats sont les premiers à être décorés de la Légion d'honneur.



Lors de sa visite en août 1802, Napoléon remet la légion d'honneur, instituée quelques mois plutôt (loi du 19 mai 1802) aux braves de son armée.

Napoléon au camp de Boulogne. Image d'Epinal, premier quart du XIX<sup>e</sup> siècle © MnM | P. Dantec

En 1805, le camp abrite 60 000 soldats commandés par le maréchal Soult et 15 000 marins commandés par l'amiral Bruix. En août, la Grande Armée quitte Boulogne pour l'Allemagne après deux ans de rude entraînement. Peu de temps après, la défaite de Trafalgar le 21 octobre 1805 ruine les espoirs d'invasion de l'Angleterre\*\*\*.

## Une nouvelle technologie au service de la guerre : le Nautilus de Fulton\*\*\*.

Le Nautilus est le sous-marin mis au point par l'ingénieur américain Robert Fulton entre 1798 et 1803. Le projet est proposé à Bonaparte comme une arme absolue capable de détruire la flotte anglaise.

Les premiers essais ont lieu dans la Seine le 13 juin 1800, au pied de la colline de Chaillot. Ceux qui suivent au Havre et à Brest ne sont pas concluants et le projet est abandonné car Bonaparte est un homme pressé qui veut des résultats immédiats.

Les travaux de Robert Fulton trouvent un prolongement industriel à son retour aux États-Unis. À la mort de Napoléon en 1821, quatorze bateaux à vapeur sont construits sur les plans de Fulton. La France ne possède le sien qu'en 1829 : le Sphinx.



Maquette de bateau, prame. Atelier des arsenaux, début XIX<sup>e</sup> siècle © MnM | A. Fux

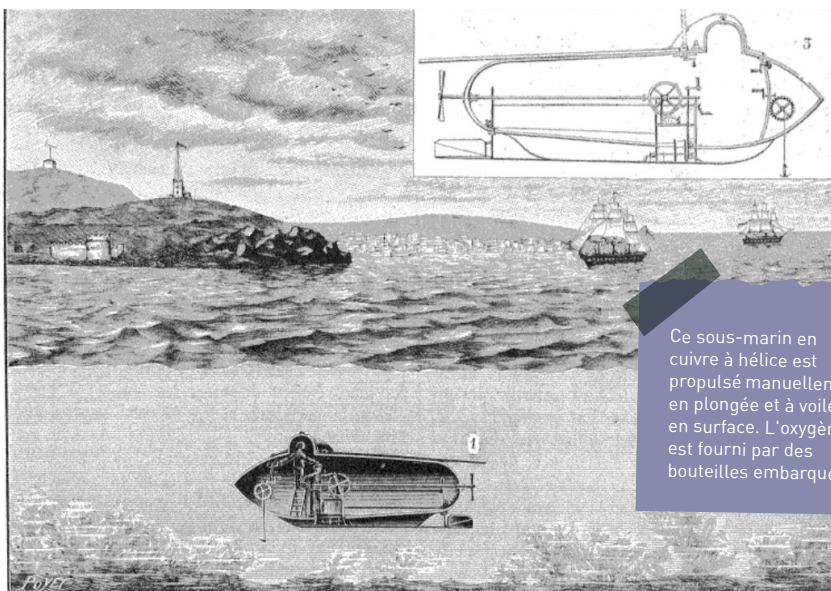


Fig. 1. — Le Nautilus, premier bateau sous-marin évoluant en rade de Brest. — 1. Le Nautilus naviguant entre deux eaux. — 2. Le Nautilus voguant voile dehors à la surface. — 5. Coupe schématisée du Nautilus.

Le Nautilus (le premier bateau sous-marin) T. Obalski, in *La Nature - Revue des sciences et de leurs applications aux arts et à l'industrie* - Vingt-neuvième année, 1901 © CNAM | CNUM.

Ce sous-marin en cuivre à hélice est propulsé manuellement en plongée et à voile en surface. L'oxygène est fourni par des bouteilles embarquées.

## \* LEXIQUE

- **Prame** : Embarcation dont le fond plat est destiné à s'échouer pour constituer un point d'appui d'artillerie lors d'un débarquement. 25 sont construites entre 1794 et 1805, toutes désarmées en 1815.

## \*\* SÉLECTION DE DOCUMENTS

23 - *Plan général du port de Boulogne*. Dessin de J-P Salles, canonier de la Marine, Floréal An XII (1804).

## \*\*\* POUR ALLER PLUS LOIN

- Le camp de Boulogne. Patrimoine du Pas de Calais. <https://patrimoines.pasdecalais.fr/Decouvrir/Evenements-historiques/La-remise-de-la-Legion-d-honneur-a-Boulogne-sur-Mer>
- Dossier pédagogique : *À bord d'un navire en guerre* | *Révolution et Empire*.
- Une reconstitution du Nautilus de Fulton dans les collections de la Cité de la mer à Cherbourg. <https://www.citedelamer.com/espaces/grande-galerie-engins-hommes/>



## MARINE DE GUERRE DE L'EMPIRE ET DUELS AVEC L'ANGLETERRE (1800-1805)

### Le blocus continental (1806 -1813) \*\*\*.

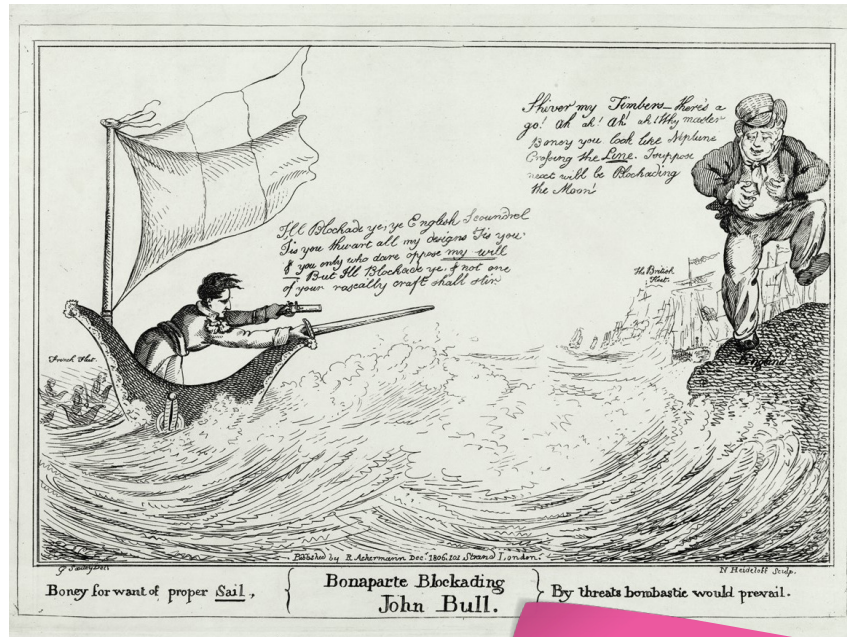
Par le décret de Berlin du 21 novembre 1806, Napoléon instaure officiellement le blocus continental : l'Europe entière doit fermer ses ports à l'Angleterre. Il se lance dans des campagnes militaires dans toute l'Europe jusqu'en Russie pour le faire respecter.

Le système doit être hermétique et le douanier devient un personnage essentiel qui perçoit les lourdes taxes, fait respecter les interdictions d'importation, les défenses d'entreposer.

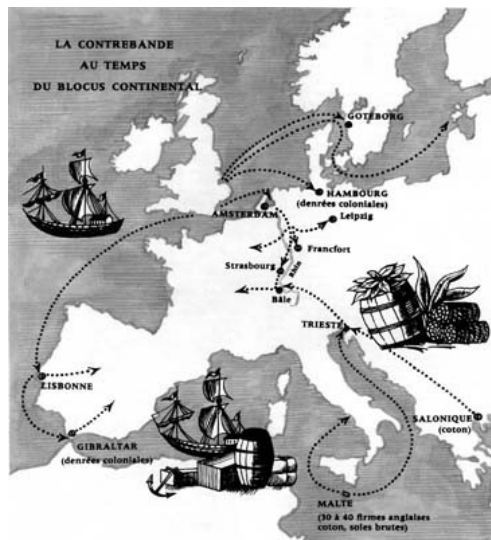
La contrebande est encouragée par l'Angleterre, qui installe des dépôts dans les îles (Malte...) ou des ports à l'écart du système (Göteborg en Suède...)

Après la bataille de Leipzig, « bataille des Nations » en 1813, les ports de l'Europe s'ouvrent à nouveau.

Mais, le blocus n'a pas empêché l'Angleterre de poursuivre son développement industriel et d'affermir sa vocation maritime sur l'Europe.



Swiley, N. Heideloff, 1806 © National Maritime Museum, Greenwich, London.



La contrebande au temps du blocus continental © Fondation Napoléon. Roger DUFRAISSE Roger, *Politique douanière française, blocus et système continental en Allemagne*, Revue du souvenir napoléonien n°389.



Navires armés en garde côtes, peinture de François Roux d'après le dessin d'Antoine Roux [1811], 1876 © MnM | P. Dantec.

### \*\*\* POUR ALLER PLUS LOIN

- *Le blocus continental napoléonien (1806-1814)*. Napoleonica, la chaîne de la Fondation Napoléon, 2019.

<https://www.youtube.com/watch?v=ezwYL-pbsWA>

- MAUDUIT, Xavier : *Blocus continental, l'arme économique de Napoléon*. Guerres économiques : une histoire. France culture. Le Cours de l'histoire, février 2023.

<https://www.radiofrance.fr/franceculture/podcasts/le-cours-de-l-histoire/blocus-continental-l-arme-economique-de-napoleon-3775612>



# DERNIERS VOYAGES DE L'EMPEREUR

L'île d'Elbe, l'exil à Sainte-Hélène, puis en 1840 l'ultime voyage avec le retour des Cendres de l'Empereur sont les derniers voyages de Napoléon, entre gloire et défaite.

## L'ÎLE D'ELBE 1814-1815

Le traité de Fontainebleau de 1814 entérine l'abdication de Napoléon. Il choisit de se retirer à Portoferraio, chef lieu de l'île d'Elbe, où le traité lui accordait une propriété. Il y séjourne du 4 mai 1814 au 26 février 1815, date à laquelle il déjoue la surveillance des Anglais pour revenir en France et débarque le 1<sup>er</sup> mars à Golfe-Juan avant de marcher sur Paris.

Ils sont des milliers à le soutenir à son arrivée à Grenoble pour continuer jusqu'à la capitale et obtenir le ralliement de certains des maréchaux. L'aventure des Cent-Jours va du 20 mars au 22 juin 1815.

La coalition européenne se reforme pour mettre Napoléon au ban de l'Europe. La guerre est inévitable et la terrible défaite de Waterloo du 22 juin 1815 amène la seconde abdication de l'empereur.



Napoléon à bord du Bellerophon. Revers de médaille. Gravure de Nicolas-Guy-Antoine Brenet, 1815 © MnM.

## L'EXIL À SAINTE-HÉLÈNE

Napoléon se rend aux Anglais, le 15 juillet 1815. Wellington, le vainqueur de Waterloo, propose pour son exil, l'île de Sainte-Hélène au milieu de l'Atlantique. Elle appartient à la Compagnie des Indes orientales qui rétrocède ses droits à la couronne britannique pour la durée de la détention.

C'est à son arrivée au port de Plymouth qu'il apprend son exil, malgré ses protestations. Il embarque sur le *Northumberland*, et quitte les eaux britanniques le 9 août. Après un voyage de plusieurs mois, il arrive à Sainte-Hélène le 15 octobre 1815.

Pendant ces six années d'exil, Napoléon, qui pour les Anglais n'est que le général Bonaparte, a droit aux égards dus à ce rang. En compagnie de quelques fidèles dont Emmanuel de Las Cases qui prendra en note ses conversations, il lutte contre l'ennui, contre l'oubli, et contre son geôlier, le lieutenant Sir Hudson Lowe, que même Wellington tient pour « borné ».

Sa mort, survenue le 5 mai 1821, puis la publication des confidences à Las Cases sous le titre de *Mémoires de Sainte-Hélène* le font entrer dans la légende.

Napoléon arrive le 3 juillet 1815 à Rochefort puis débarque sur l'île d'Aix pour s'en remettre aux Anglais.

Il monte à bord du *Bellérophon* qui se dirige vers le port anglais de Torquay et y reste quelques jours. Dans des canots, plusieurs habitants, piqués par la curiosité s'approchent du navire pour apercevoir l'Empereur déchu.



Napoléon à bord du Bellerophon. William Quiller Orchardson, vers 1880 © collection of the Tate Britain.



## DERNIERS VOYAGES DE L'EMPEREUR

### L'ULTIME VOYAGE : LE RETOUR DES CENDRES\*

En 1840, le prince de Joinville, fils du roi Louis-Philippe, est chargé de rapporter de Sainte-Hélène les restes de Napoléon I<sup>er</sup>. Jeune officier de marine, il prend le commandement de la frégate *Belle-Poule*, accompagnée de deux corvettes, la *Favorite* et l'*Oreste*.

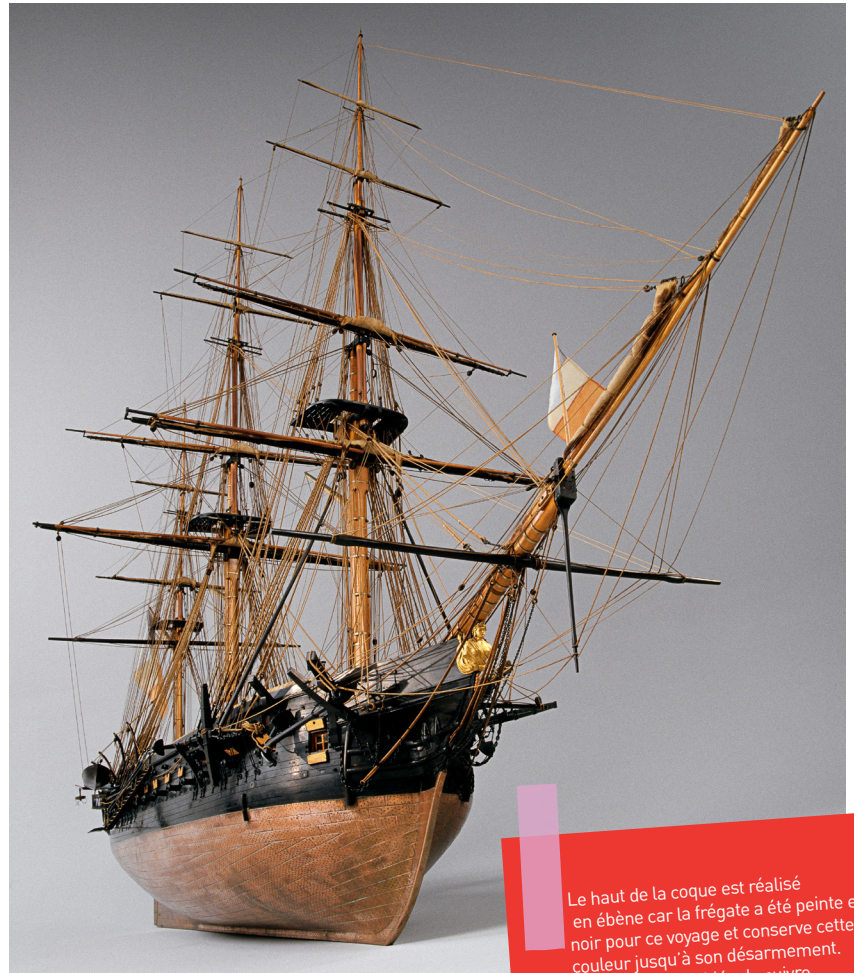
L'expédition part le 18 octobre 1840 de Sainte-Hélène et arrive dans le port militaire de Cherbourg le 30 novembre, après cinquante jours de traversée. La chapelle funéraire et le cercueil sont installés à l'entrepont. Le 8 décembre, le cercueil est transbordé à bord du vapeur *Normandie* qui remonte lentement la Seine. Le temps glacial n'empêche pas de nombreuses manifestations populaires. Transbordé de nouveau sur la *Dorada*, le cercueil arrive à Courbevoie le 15 décembre. Le reste du chemin jusqu'aux Invalides se fait à terre. Devant une foule immense et après une cérémonie solennelle, le cercueil est porté jusqu'à une chapelle du Dôme. La crypte ne sera aménagée qu'en 1861.



Aigle impérial. Éléments de décor de la chaloupe de la *Belle-Poule*. Sculpteur anonyme, vers 1834 © MnM | P. Dantec

Un ensemble de sept aigles orne la chaloupe de la frégate *Belle-Poule*, telle qu'elle se présentait à Sainte-Hélène lors du transfert des Cendres de l'empereur Napoléon I<sup>er</sup>, le 15 octobre 1840.

Ces aigles ont aussi décoré la chapelle ardente installée à bord de la *Belle-Poule*.



*Belle-poule*, frégate de 1<sup>er</sup> rang. Atelier de modèles des arsenaux de Cherbourg, sur les plans de Mathurin Boucher, 1834 © MnM | A. Fux

Le haut de la coque est réalisé en ébène car la frégate a été peinte en noir pour ce voyage et conserve cette couleur jusqu'à son désarmement. La coque est doublée de cuivre. Cette maquette est construite à l'initiative du prince de Joinville, très attaché à la frégate. Il l'installe dans son cabinet de travail au palais des Tuileries jusqu'à la révolution de 1848. Elle intègre ensuite les collections du musée de la Marine.



© MnM | P. Dantec



© MnM | P. Dantec

#### \* LEXIQUE

- **Les "Cendres"**: Expression employée au XIX<sup>e</sup> siècle, pour évoquer de façon noble les restes d'un corps.

#### \*\*\* POUR ALLER PLUS LOIN

- Histoire par l'image : BENOIT Jérémie, *Le retour des cendres de Napoléon* (ensemble de trois tableaux). <https://histoire-image.org/etudes/retour-cendres-napoleon>

- Fondation Napoléon : MACE Jacques, *Faire revenir Napoléon en France à bord de la Belle Poule en 1840* <https://www.napoleon.org/histoire-des-2-empires/articles/faire-revenir-napoleon-en-france-reportage-exclusif-a-bord-de-la-belle-poule-en-1840/>



# BIBLIOGRAPHIE, SITOGRAPHIE : QUELQUES RÉFÉRENCES

## REMERCIEMENTS :

Le service médiation remercie chaleureusement monsieur Olivier Aranda, docteur en histoire moderne à l'IHMC et chargé de recherches au SHD pour sa relecture et ses précieux commentaires sur la Révolution.

Le service remercie également madame Stéphanie Perrin, chargée du pilotage et de la coordination de l'action pédagogique au SHD-Château de Vincennes pour ses conseils et madame Prune Hebert, enseignante en histoire- géographie au lycée Sophie Germain à Paris pour sa relecture active.

## GÉNÉRALITÉS SUR LES MARINS ET LES MARINES PENDANT LA RÉVOLUTION ET L'EMPIRE

### Ouvrages imprimés

- Catalogue d'exposition, *Napoléon et la mer, un rêve d'Empire*, coédition musée national de la Marine, Éditions du Seuil, 2004.
- Catalogue d'exposition, *Les maquettes de la Marine impériale*, coédition Château de Versailles | musée national de la Marine, Snoeck, 2014.
- ACERRA Martine et MEYER Jean, *Marines et Révolution*, Éditions Ouest-France, 1988.
- ARANDA Olivier, GUINAND Julien, LE MAO Caroline, *Atlas des guerres à l'époque moderne, XVI<sup>e</sup> - XVII<sup>e</sup> - XVIII<sup>e</sup> siècles*, Autrement, 2023.
- BOUDON Jacques-Olivier (dir.), *La Marine sous le premier et le second empire*, SPM, collection de l'institut Napoléon, 2017.
- CABANTOUS Alain avec la participation de BUTI Gilbert, *Les mutins de la mer : rebellions maritimes et portuaires en Europe occidentale XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles*, Éditions du Cerf, 2022.
- COUTANSAIS Cyrille P, *L'empire des mers : Atlas historique de la France maritime*, CNRS Édition, Musée national de la Marine, 2022.
- FRYKMAN Niklas, *Mutineries. À bord des vaisseaux insurgés (1789-1802)*, Éditions Libertalia, 2022.
- JOUAN René, *Histoire de la Marine française*. Tome 1 : *Des origines à la Révolution*, mars 2019 ; Tome 2 : *De la Révolution à la fin de la guerre mondiale 14-18*, Édition Ancre de Marine, janvier 2020 [réédition].
- LÉVÊQUE Pierre, *Histoire de la Marine, du Consulat et de l'Empire*, Librairie historique Teissèdre, 2003.
- LE MAO Caroline, *Les arsenaux de la Marine du XVI<sup>e</sup> siècle à nos jours*, Presses universitaires de la Sorbonne, 2021.
- MONAQUE Rémi, *Une histoire de la marine de guerre française*, Perrin, 2016.
- MUFFA Sophie, *Les marins de l'Empereur*, Soteka, 2021.
- VERGÉ-FRANCESCHI Michel, *Dictionnaire d'histoire maritime*. Éditions Robert Laffont, collection Bouquins, 2002.
- VILLIERS Patrick, *La France sur mer, de Louis XIII à Napoléon I<sup>er</sup>*. Éditions Fayard, 2015.

### Ressources en ligne

- Fondation pour la Mémoire de l'Esclavage (FME) | Révolte de Saint-Domingue 1791, Toussaint Louverture, rétablissement de l'esclavage.  
<https://memoire-esclavage.org/>
- Musée de la Marine | Programme multimédia sur l'exposition « Napoléon et la mer » de 2004.  
<http://www.musee-marine.fr/content/anciens-programmes-multimedia>
- Musée de l'Armée | BATTESTI Michèle (INSERM), *Napoléon et la mer*, 2013. Conférence.Cycle de conférences autour de l'exposition « Napoléon et l'Europe » [27 mars - 14 juillet 2013] en partenariat avec

l'Université permanente de la ville de Paris.

<https://www.youtube.com/watch?v=6o-xKGGhU48>

## #1 MARINE DE GUERRE DE LA RÉVOLUTION (1789-1799)

### Ouvrages imprimés et articles

- ARANDA Olivier, *Les comités de marine de la Législative et de la Convention, au cœur des rapports entre pouvoir exécutif et législatif*, *La Révolution française* [17, 2020].  
<https://journals.openedition.org/lrf/3671>
- BERBOUCHE Alain, *Marine et justice : la justice criminelle de la Marine française sous l'Ancien Régime*. PUR, 2010.
- BODINIER Gilbert, *La républicanisation de la marine en l'an I et l'an II* in *La plume et le sabre*, BRIARD Michel, CREPIN Annie, Éditions de la Sorbonne, 2002.  
<https://books.openedition.org/psorbonne/64599>
- FERRADOU Mathieu, *L'insurrection n'aura pas eu lieu : le projet d'une République atlantique, l'Irlande et les french wars*, *Annales historiques de la Révolution française*, n° 397, 2019.  
<https://www.cairn.info/revue-annales-historiques-de-la-revolution-francaise-2019-3-page-127.htm>
- JARNOUX Philippe, DE MATHAN Anne, POURCHASSE Pierrick (dir.) *La mer, la guerre et les affaires. Enjeux et réalités maritimes de la Révolution française*, PUR, 2018.
- MURPHY John A (dir.) *Les Français sont dans la baie : l'expédition en baie de Bantry, 1796*, Presses universitaires de Caen, 2004.

### Ressources en ligne

- *Le Léopard à Brest, 1790. Une révolte de marins bretons à l'origine de l'adoption du drapeau tricolore*, Yann Lagarde, France Culture, 2022. Podcast.  
<https://www.radiofrance.fr/franceculture/une-revolte-de-marins-bretons-a-l-origine-de-l-adoption-du-drapeau-tricolore-5303093>

## #2 OFFICIERS ET ÉQUIPAGES À LA REVOLUTION

### Ouvrages imprimés et articles

- LÉVÊQUE Pierre, *La marine française au 18 Brumaire*, *Annales historiques de la Révolution française*, n°318, 1999.  
[https://www.persee.fr/doc/ahrf\\_0003-4436\\_1999\\_num\\_318\\_1\\_2276](https://www.persee.fr/doc/ahrf_0003-4436_1999_num_318_1_2276)
- VERGÉ-FRANCESCHI Michel, *Marine et Révolution. Les officiers de 1789 et leur devenir*, *Histoire, économie et société*, n°2,1990.  
[https://www.persee.fr/doc/hes\\_0752-5702\\_1990\\_num\\_9\\_2\\_2383](https://www.persee.fr/doc/hes_0752-5702_1990_num_9_2_2383)

### Ressources en ligne

- *Amirauté et inscription maritime*. Archives départementales du Calvados.  
<https://archives.calvados.fr/page/amirautes-et-inscription-maritime>
- *Inscription maritime*. Archives départementales de Seine-Maritime.  
<https://www.archivesdepartementales76.net/n/inscription-maritime/n:208>

## #3 IMAGINAIRES ET MYTHES RÉPUBLICAINS

### Ouvrages imprimés et articles

- ACERRA Martine, *Des rafles de Boscawen au « Vengeur du Peuple » la fin de la guerre en dentelles (1755-1794)* in *La Révolution française*, Cahiers de l'institut d'histoire de la Révolution française, 2011.  
<http://journals.openedition.org/lrf/193>
- ARANDA Olivier, *Combattre et mourir en républicain sur les mers, la bataille du 13 Prairial an II, au-delà du Vengeur du peuple* in *Des chairs et des larmes, combattre, souffrir, mourir dans les guerres de la Révolution et de l'Empire, 1792-1815*, Presses universitaires de Provence, 2020.

## BIBLIOGRAPHIE, SITOGRAPHIE : QUELQUES RÉFÉRENCES

- ARANDA Olivier, *La marine de la République à Brest et dans l'Atlantique : direction politique, stratégie, opérations 1792-1799*, sous la direction de MM. Pierre Serna (Paris 1) et Pierrick Pourchasse (UBO).
- FORREST Alain, *L'armée de l'an II : la levée en masse et la création d'un mythe républicain*, Annales historiques de la Révolution française n° 335 | janvier-mars 2004. <http://journals.openedition.org/ahrf/1385>
- MARTIN Jean-Clément, *Nouvelle histoire de la Révolution française*, Perrin, Tempus, 2019.
- OZOUF Mona, *La fête révolutionnaire (1789-1799)*, Gallimard, folio-histoire, 1988.

**#4 FOCUS SUR UN GRAND VOYAGE EN MER : L'EXPÉDITION D'ÉGYPTE 1798-1799****Ouvrages imprimés et articles**

- BUTI Gilbert. *Convois pour l'expédition d'Égypte*. Cahiers de la Méditerranée, n°57, 1998. *Bonaparte, les îles méditerranéennes et l'appel de l'Orient* | Actes du Colloque d'Ajaccio 29-30 Mai 1998. [https://www.persee.fr/doc/camed\\_0395-9317\\_1998\\_num\\_57\\_1\\_1233](https://www.persee.fr/doc/camed_0395-9317_1998_num_57_1_1233)
- MASSON Francine, *L'expédition d'Égypte et la Description*, Les voyages de Monge | Bulletin de la Sabix 41 | 2007. <https://journals.openedition.org/sabix/156>

**Ressources en ligne**

- Fondation Napoléon | *L'expédition d'Égypte (1798-1801)* | Dossier documentaire, 2016. <https://www.napoleon.org/histoire-des-2-empires/dossiers-thematiques/lexpedition-degypte-1798-1801/>

**#5 COURSE ET CORSAIRES DE LA RÉPUBLIQUE À L'EMPIRE****Ouvrages imprimés et articles**

- ALAKAM Myriam, «*Vous irez porter le fer et la flamme*». *Les corsaires français de la Révolution et du Premier Empire. en caraïbe (1793-1810)*. Ibis Rouge Éditions, 2015.
- ARANDA Olivier, GUINAND Julien, LE MAO Caroline : *Atlas des guerres à l'époque moderne, XVI<sup>e</sup> - XVII<sup>e</sup> - XVIII<sup>e</sup> siècles*, Autrement, 2023.
- AUMONT Michel, *Les corsaires de Granville : une culture du risque maritime (1688-1815)*, Presses universitaires de Rennes, 2013.
- BUTI Gilbert (dir.), HRODEJ Philippe (dir.), *Histoire des pirates et des corsaires. De l'Antiquité à nos jours*, CNRS Édition, 2016.
- PLOUVIEZ David, PICHEVIN Hervé, *Les corsaires nantais pendant la Révolution française*, Presses universitaires de Rennes, 2013.
- VERGÉ-FRANCESCHI Michel, *Surcouf, la fin du monde corsaire*, Éditions Passé composé, 2022.

**Ressources en ligne**

- Les Rendez-vous d'Histoire de Blois | 2022 : La Mer | VERGÉ-FRANCESCHI Michel, CHEVALLIER Arthur, *Surcouf, la fin du monde corsaire*. Podcast. <https://rdv-histoire.com/media/89190>
- ANCERY Pierre, *Sur les traces de Surcouf, capitaine corsaire*. Dossier documentaire. Retronews | BNF. <https://www.retronews.fr/conflits-et-relations-internationales/echo-de-presse/2017/07/20/sur-les-traces-de-surcouf-capitaine>
- 1796 : *Surcouf capture le Triton* (Vidéo). BNF | Retronews. <https://www.retronews.fr/video/1796-surcouf-et-la-prise-du-triton>

**#6 MARINE DE GUERRE DE L'EMPIRE ET DUELS AVEC L'ANGLETERRE (1800-1815)****Ouvrages imprimés et articles**

- ARNAUD Bernard, *Napoléon et la Marine ou l'histoire d'un malentendu* in *Napoleonica*, N°8, 2010. <https://www.cairn.info/revue-napoleonica-la-revue-2010-2-page-53.htm>
- CHASSAIGNE Philippe, *L'Angleterre, ennemie héréditaire ?* Revue historique des armées N°264, 2011. <http://journals.openedition.org/rha/7313>
- LÉVÊQUE Pierre, *La marine française au 18 Brumaire*, in *Annales historiques de la Révolution française*, oct.-déc. 1999. <http://journals.openedition.org/ahrf/289>
- ROGER Dominique, *Histoire de la contrebande*, Éditions Pascal Galode, 2009.

**Ressources en ligne**

- Fondation Napoléon | CHARRIER Pierre, *Davout et ses soldats au camp de Bruges. Un corps d'armée au camp de Boulogne*, 2005. <https://www.napoleon.org/histoire-des-2-empires/articles/davout-et-ses-soldats-au-camp-de-bruges-un-corps-darmee-au-camp-de-boulogne/>
- France 3 Haut de France | *Napoléon et le camp de Boulogne*. Reportage, 2020. <https://france3-regions.francetvinfo.fr/hauts-de-france/2013/11/06/la-memoire-du-nord-pas-de-calais-napoleon-et-le-camp-de-boulogne-1803-1805-352937.html>
- Musée de la Légion d'honneur | Histoire de la légion d'honneur. <https://www.legiondhonneur.fr/fr/page/fondements-et-histoire/103>
- Association pour l'histoire de l'administration des douanes | *Au temps du blocus continental : la recherche et la répression de la fraude*, 2021. <https://histoire-de-la-douane.org/au-temps-du-blocus-continental-la-recherche-et-la-repression-de-la-fraude/>

**#7 DERNIERS VOYAGES DE L'EMPEREUR****Ouvrages imprimés et articles**

- HOMET Jean-Marie, *Napoléon : le retour des Cendres* in *L'Histoire* N° 272, 2003. <https://www.lhistoire.fr/napol%C3%A9on-le-retour-des-cendres>
- POISSON Georges, *L'Aventure du retour des cendres*, Taillandier, 2004.
- VIAL Charles-Éloi, *Napoléon à Sainte-Hélène, l'encre de l'exil*, Perrin, 2018.
- VIAL Charles-Éloi, *Le siècle des chutes, abdications et déchéance en France 1814-1870*, Perrin, 2022.

**Ressources en ligne**

- Centre des monuments nationaux | *15 décembre 1840, le retour des Cendres de Napoléon*. Vidéo. <https://www.youtube.com/watch?v=y9LkTw8jXP8>