

MUSÉE NATIONAL DE LA MARINE



Le roi Murat récompense la Cérés. Guillaume Descamps, 1809 © MnM | P. Dantec

REPÈRES

LA GUERRE SUR LA MER :

RÉVOLUTION ET EMPIRE

Durant les vingt années de guerre révolutionnaire et impériale, le combat naval connaît quelques changements. L'emploi du canon et des « bouches à feu » s'amplifie. Aux risques sur la mer s'ajoutent les violents affrontements contre la puissante flotte britannique.

Les prises de guerre amènent les prisonniers français sur les pontons anglais ou espagnols, ces prisons flottantes où il est difficile de survivre ou de s'évader.

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

Sommaire

Au cœur du combat naval	p. 1
La vie à bord (Révolution et Empire)	p. 4
Grandes batailles : 1798-1805	p.7
Prisonniers des pontons anglais	p.10
Bibliographie, sitographie : quelques références	p.12

AU CŒUR DU COMBAT NAVAL

Durant la Révolution et l'Empire, un combat naval peut être engagé lors des missions de la marine de guerre : sécuriser des convois de marchandises, transporter des troupes, surveiller et défendre le littoral ou maintenir la domination maritime en métropole ou dans les colonies.

À la même période, l'Angleterre affecte l'essentiel de son budget militaire à la constitution d'une flotte homogène et privilégie la guerre d'escadres* contrairement à la France qui pratique une stratégie indirecte, c'est à dire en évitant tant que possible l'affrontement. Après 1795 les navires corsaires, participent activement à la destabilisation des forces britanniques***. En 1791, la Marine française compte environ 70 vaisseaux. La supériorité numérique anglaise avec 100 vaisseaux de ligne, l'entraînement des équipages et la connaissance de la guerre navale fait la différence pendant les vingt ans de cette guerre sur la mer ***.

LES ESCADRES EN LIGNE DE FILE

Depuis la fin du XVII^e siècle, le combat de la marine de guerre est celui des escadres*. Elles sont formées de vaisseaux puissamment armés qui s'organisent en ligne de file : les vaisseaux d'une même escadre naviguent en file indienne, à environ 120 mètres les uns des autres. Les deux flottes ennemies ainsi déployées en ligne parallèles sont prêtes à tirer au canon. Au commandement *Branle-bas de combat !* tout l'équipage se prépare : les hamacs sont roulés, les armes distribuées, des filets installés pour protéger des chutes de gréement*. Avec les canonnades, un épais nuage recouvre rapidement les ponts.

LA COMMUNICATION DE LA LIGNE DE FILE

Elle se fait à l'aide d'un langage de pavillons* : des drapeaux représentant l'alphabet et les chiffres de 0 à 9 qui ont hissés pour être vus de loin. Les ordres de l'amiral à la flotte sont envoyés selon un code associant chiffres et lettres. Ces combinaisons signifient parfois des phrases entières. Au cœur des combats, les signaux par pavillons

* LEXIQUE

- **Escadre** : Groupe de navires militaires sous les ordres d'un amiral.
- **Gréement** : Ensemble du matériel nécessaire à la manœuvre des navires à voile, à l'amarrage et à la sécurité de tous les navires (cordages, mâts, voiles, poulies...).



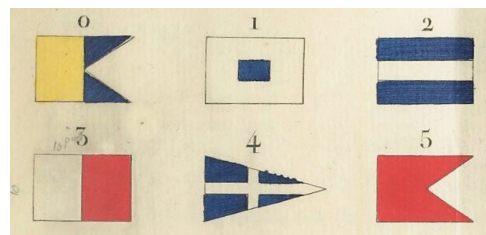
Combat de Gondelour, 20 juin 1783. Auguste-Louis De Rosset, 1791 © MnM | A.Fux.

Ce tableau fait partie d'une série commandée par Louis XVI pour perpétuer les victoires navales françaises pendant la guerre d'indépendance américaine. Il s'agit d'une représentation assez stéréotypée du combat en ligne de file.

ne sont pas peu utilisés du fait de l'épaisse fumée provenant des tirs d'artillerie. Les ordres sont donnés avant l'engagement, chacun sachant ensuite ce qu'il doit faire. Une mauvaise compréhension des signaux peut avoir des conséquences graves ***. Un navire qui transmet un acte de reddition à son ennemi « baisse pavillon », c'est-à-dire qu'il descend son drapeau national. Mais, il peut aussi se rendre « pavillon haut ».

LES EFFETS DE LA NOUVELLE TACTIQUE

La rupture de la ligne de file, dans les esprits stratégiques depuis longtemps, se cristallise durant les guerres de la Révolution et de l'Empire. C'est l'attaque perpendiculaire de la ligne ennemie en son centre et sur son arrière-garde avec une concentration des tirs de canons**. Jusqu'à alors, les canons tiraient pour démâter et empêcher les manoeuvres. La nouvelle tactique concentre les tirs pour viser la coque « en plein bois ». Ses effets dévastateurs contribuent à diminuer le nombre de navire de guerre français.



Signaux et dictionnaire télégraphiques à l'usage des armées navales, S. Ex. Mgr le duc de Grès, 1813 [Extrait] © MnM | BNF | Gallica.



Longue-vue de bord, après 1793. Atelier des frères Jecker à Paris, constructeurs d'instruments nautiques de 1793 à 1819 © MnM | P. Dantec.

De par sa grande taille, elle ne peut servir que par beau temps.

** SÉLECTION DE DOCUMENTS

- 1- *La bataille du Nil*, 1^{er} août 1798, Nicholas Pocock, 1808.

*** POUR ALLER PLUS LOIN

- Dossier pédagogique : *Marines de la Révolution et de l'Empire*.

REPÈRES #1

LA GUERRE SUR LA MER | RÉVOLUTION ET EMPIRE

AU CŒUR DU COMBAT NAVAL

UNE PUISSANCE DE FEU IMPRESSIONNANTE

Les plus grands vaisseaux peuvent compter jusqu'à 120 canons et la puissance de feu est beaucoup plus importante en mer qu'à terre. Ainsi, la soixantaine de vaisseaux présents à Trafalgar rassemblent près de 4 000 canons, contre 400 à la bataille d'Austerlitz.

D'autres pièces d'artillerie sont utilisées comme des obusiers, des caronades* et des mortiers. Celles-ci tirent différents projectiles « spécialisés » comme le boulet-ramé* qui démâte les navires ennemis ou la mitraille* qui provoque des dommages corporels énormes. Des fourneaux à rougir les boulets sont parfois installés sur les vaisseaux pour en faire de redoutables armes incendiaires.

Cependant, ces canons et projectiles sont manquants dès les premiers temps de la guerre contre l'Angleterre. La production de canons de marine doit être augmentée par décret au début de l'année 1794. Pour palier l'importante pénurie de matériaux, des cloches et des statues royales en métal, principalement en cuivre, sont fondues pour la Marine, mais cela reste insuffisant.

L'ARTILLERIE* DE MARINE

La question de l'artillerie en mer occupe les réflexions des autorités révolutionnaires. Le décret du 14 juin 1792 dissout le corps royal des canoniers-matelots de 1786 et le remplace par deux régiments d'artillerie, des compagnies d'ouvriers d'artillerie, d'apprentis canoniers et des régiments d'infanterie de marine.

Les enrôlés de ce nouveau corps, formé par l'artillerie des colonies et les canoniers matelots « doivent être grands, forts, intelligents et avoir 18 ans au moins et 24 ans au plus ». Deux régiments d'artillerie de marine sont basés dans le port de Brest pour la flotte de l'Atlantique et celui de Toulon pour la Méditerranée. Ils sont supprimés en 1794 comme d'autres garnisons permanentes, puis rétablis en 1795 avec une organisation comprenant canoniers, ouvriers et apprentis répartis entre les différents ports de guerre. Cette même année voit l'introduction de la caronade en bronze dans l'armement des vaisseaux. En 1803, on coule des caronades en fer.



Paquet de mitraille pour canon de 8 dit « grappe de raisin ». Restauration entre 1814 et 1830 © MnM | S. Dondain.



Maquette de caronade. Atelier des arsenaux de Brest, entre 1820 et 1829. Bronze, fer, chanvre et bois © MnM | A. Fux



Boulet ramé. Archéologie sous-marine, épave de Lapérouse, 1827 © MnM | P. Dantec.



Boulet de 36 livres. Archéologie sous-marine, épave de la baie d'Aboukir, 1798 © MnM | M. Tric.



Canon de 24 livres, système 1786. Fonderie du Creusot, 1793 © MnM.



* LEXIQUE

- **Artillerie** : Ensemble des armes lourdes (canon, caronades...).
- **Boulet-ramé** : Deux demi-boulets reliés entre eux, tirés pour démâter.
- **Caronade** : Canon court créé en 1774 par les Anglais, fabriqué en France

- à partir de 1795. Utilisé dans les combats à courte distance et l'abordage.
- **Grappe de raisin** : Assemblage de petits boulets dans un sac de toile ficelé.
- **Sabord** : Ouverture avec volet, pratiquée dans la coque pour faire passer un canon.

*** POUR ALLER PLUS LOIN

- Dossier pédagogique : *Marines de la Révolution et de l'Empire*.
- Décret du 14 juin 1792 relatif à l'organisation de l'artillerie et l'infanterie de la Marine.
<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k49236h/f491.item>

REPÈRES #1

LA GUERRE SUR LA MER | RÉVOLUTION ET EMPIRE

AU CŒUR DU COMBAT NAVAL

L'ABORDAGE : UNE MÊLÉE EFFRAYANTE

L'abordage reste exceptionnel et limité à la dernière phase de l'engagement. Il faut d'abord se rapprocher du navire ennemi jusqu'à toucher sa coque. Des grappins sont lancés dans ses mâts pour le retenir et ses cordages sont sectionnés à la hache pour l'immobiliser. Au moment de l'assaut, l'équipage et les troupes embarquées, lorsqu'il y en a, s'élancent sur le vaisseau adverse en hurlant pour conjurer leur peur et effrayer l'ennemi. Claquement des armes à feu, cris des blessés, épaisse fumée, odeur de la poudre : la mêlée est effrayante**.

Pour les navires corsaires***, la prise de navire de commerce (cargaison, équipage et passagers) permet d'affaiblir l'ennemi, entraver la circulation des biens et des personnes, se partager les gains.

BILAN D'UN COMBAT

Les effets de la meilleure tactique ne doivent pas être surestimés. La victoire reste déterminée aussi par l'état des vaisseaux, l'orientation des vents, le hasard des épidémies et la formation des équipages, même si l'expérience du commandement est essentielle.

Si le niveau de violence varie en fonction des combats, ils provoquent des centaines de morts et de blessés graves** lorsque les navires sont nombreux.

À bord, le chirurgien soigne les blessés, luttant contre la gangrène aggravée par l'insalubrité du navire. Les morts sont placés dans une pièce de toile cousue, lestée de boulets puis jetés à la mer. Le navire vaincu, pavillon en berne, est investi et les survivants sont faits prisonniers pour priver l'ennemi de ses forces vives. Endommagés par les tirs de canons, les navires sont réparés en mer avec des mesures d'urgence : re-mâter en récupérant des pièces, vérifier l'étanchéité, recoudre les voiles. Les vaisseaux intacts remorquent ceux qui sont démâtés jusqu'au port le plus proche.

LA LIBERTÉ OU LA MORT

Durant l'année 1793, le nouveau code pénal maritime du Comité de Salut public interdit la reddition, considérée comme un non respect civique. Celle-ci est passible du tribunal

Cette gravure représente la partie centrale de la grande composition d'un des premiers peintres officiels de la Marine, Louis-Philippe Crépin. Le tableau de grande taille est présenté au salon de 1801 : la *Bayonnaise*, corvette française de vingt-quatre canons de 8, prend à l'abordage l'*Embuscade*, frégate anglaise de vingt-six canons de 16.



Combat de la *Bayonnaise* contre l'*Embuscade*, 1798, Louis-Philippe Crépin © MnM | A.Fux.



Baril décoré du nom du navire le *Tyrannicide*, lancé en 1793 et naufragé en 1804. Matériel embarqué, entre 1797 et 1798 (an 6) © MnM.

révolutionnaire où le capitaine doit expliquer sa décision d'arrêter le combat. Les affrontements sont alors plus longs, acharnés et par conséquent la violence est démultipliée. Certains capitaines et équipages font clouer le pavillon national à l'arrière du vaisseau. Il ne peut plus être descendu : la reddition n'est pas envisageable. Mais nombreux sont les équipages qui sont fait prisonniers.



Ancienne école de médecine navale. Rochefort © MnM | R.Osi

École de médecine navale à Rochefort, 1722***

- **Première du monde :**
Le premier hôpital de la Marine s'ouvre en 1683 à proximité de l'arsenal de Rochefort. C'est dans ses murs que s'installe l'École de chirurgie et d'anatomie navale en 1722.
- **Le barbier-chirurgien et le médecin :**
Durant le XVII^e siècle, un barbier-chirurgien est embarqué sur les navires de guerre de façon permanente. Cette profession est distincte de celle du médecin et les connaissances sont réduites face aux graves problèmes sanitaires récurrents des équipages (maladies tropicales, contagieuses, mauvaise alimentation...).

- **Une médecine navale moderne :**
Cette première école est structurée à l'initiative de Jean-Cauchon Dupuy, médecin de l'hôpital militaire de La Rochelle. Elle dispense des cours de médecine interne, de chirurgie et de botanique pour la pharmacopée, accompagnée de formation à l'apothicairerie. Deux établissements s'ouvrent ensuite à Toulon en 1725 et à Brest en 1731. À Rochefort, l'école s'installe dans un pavillon du deuxième hôpital de la Marine inauguré en 1788.

**** SÉLECTION DE DOCUMENTS**

- 17 - La réalité des combats. Mémoires d'un marin granvillais.
18 - Récit de l'abordage du vaisseau anglais *Kent* par la frégate *Confiance* de Robert Surcouf le 7 octobre 1799 par Louis Garneray, 1836.

*****POUR ALLER PLUS LOIN**

- Dossier pédagogique : *Marines de la Révolution et de l'Empire*.
- Ancienne école de médecine navale. Musée national de la Marine. Rochefort. <https://www.musee-marine.fr/ecole-de-medecine-navale-rochefort>
- Blog Gallica : Une école de médecine navale à Rochefort. <https://gallica.bnf.fr/blog/24052023/une-ecole-de-medecine-navale-rochefort?mode=desktop>

LA VIE À BORD (RÉVOLUTION ET EMPIRE)

Armer un navire, c'est l'équiper de tout ce qui est nécessaire au quotidien et à la guerre. L'entassement à bord est phénoménal. Sur un 74 canons, il faut loger environ 700 hommes, toute une basse-cour, un amoncellement de cordages et de tonneaux, les canons, les boulets et la poudre...

À la dureté du métier, au confinement dans les ponts mal aérés, à la discipline sévère, il faut ajouter les violences des combats en mer vécue collectivement. Une discipline liée à la conduite du navire et des exercices rigoureux quotidiens permettent d'assurer autant que possible une certaine maîtrise des événements. La perspective de gains lors des prises fait aussi accepter ces dures conditions.

UNE JOURNÉE TRÈS RYTHMÉE

L'équipage est divisé en deux groupes assurant chacun des quarts de quatre heures de travail. La moitié de l'équipage est occupée au nettoyage des ponts, à l'entretien de l'artillerie, des voiles, des cordages, elle s'exerce aux manœuvres, pendant que l'autre se repose. Lorsqu'ils sont de quart, les matelots s'activent toujours sur la même partie du navire : les « bâbordais » à gauche et les « tribordais » à droite. Les plus qualifiés montent dans les mâts et les moins qualifiés sont affectés sur le pont ou à l'arrière**. En plus de ses tâches quotidiennes, chacun occupe une fonction précise lors



Histoire nationale de la marine et des marins français depuis Jean-Bart jusqu'à nos jours, Jules Troussot, 1880 © BNF | Gallica.

des manœuvres de navigation courante : amarrage, virage de bord***, etc. Les journées sont rythmées par la cloche marquant les quarts. Le tambour et le sifflet transmettent les ordres par des conventions connues et comprises par tout l'équipage**.

DORMIR ET MANGER

Confiné dans les ponts mal aérés, l'équipage dort à tour de rôle sur des hamacs suspendus au-dessus des canons. Le capitaine et ses officiers vivent sur la dunette*. L'alimentation est exécrable. Les rations se composent de légumes secs, de viande salée, de biscuits de mer souvent pourris**. Le parc à bétail abrite des animaux vivants pour procurer de la viande fraîche aux officiers. On boit du vin ou du rhum dans les zones proches des îles des Caraïbes ou de l'océan Indien car l'eau généralement corrompte.



La ration du matelot au XVIII^e siècle comprend 3 biscuits de mer (550 g), 180 g de lard salé, 120 g de haricots secs, 69 cl de vin et 93 cl d'eau. C'est à dire 1 478 calories sur plus des 4 000 nécessaires estimées pour la manœuvre. Elle est insuffisante en protéines et en vitamines, et source de maladies. En prévision d'un combat ou en cas de tempête, les fourneaux sont éteints pour éviter l'incendie, le repas se limitant alors à des biscuits accompagnés de fromage.

Reconstitution d'une ration quotidienne au XVIII^e siècle. Brest © MnM | JVB



Cloche de bord. P. Bazin, fondeur, XVIII^e siècle. Archéologie, épave Lapérouse 1788 © MnM | A. Fux.

* LEXIQUE

- **Dunette** : Structure surélevée à l'arrière du pont où logent les officiers.

** SÉLECTION DE DOCUMENTS

- 2- Conventions de tambour et de sifflets.
- 3- Partition pour tambour et fifre : « Branle-bas de combat », 1840.
- 23- Repas de matelot.

POUR ALLER PLUS LOIN

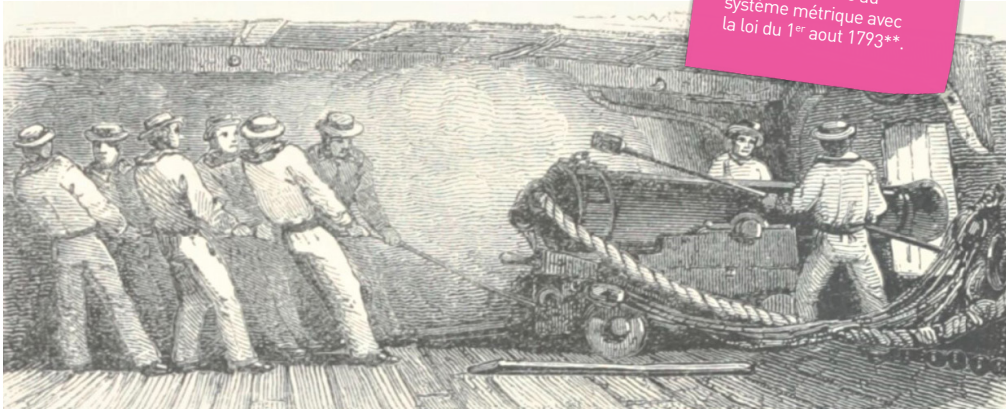
- Dossier pédagogique : *La guerre sur la mer | La flotte Royale (XVI^e-XVIII^e siècles)*.
- Portail culturel du ministère des armées. Équipages et passagers. <https://www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr/>

REPÈRES #2

LA GUERRE SUR LA MER | RÉVOLUTION ET EMPIRE

LA VIE À BORD (RÉVOLUTION ET EMPIRE)

Pour la fabrication des « bouches à feu » et leur utilisation, les canonniers marins doivent prendre en compte le nouveau système de mesure qui donne naissance au système métrique avec la loi du 1^{er} août 1793**.



La marine : arsenaux, navires, équipages, navigation, atterrages, combats. Eugène Pacini, illustration de Morel-Fatio, 1844 © MnM

INSTALLATION DES CANONS SUR UN NAVIRE EN GUERRE

Les différentes pièces d'artillerie présentes sur un navire sont appelées « bouche à feu » : ce sont les canons, obusiers ou mortiers. La puissance de feu est importante et l'on dénombre environ sept calibres différents en fonction du diamètre des boulets. L'utilisation du canon requiert une grande organisation et coordination des actions. Des écoles d'instruction forment les canonniers pour la flotte nationale, sinon lorsque le navire est grand avec de nombreux canons, des matelots sont formés par le canonier ou le maître canonier ***.

Le nombre d'hommes d'équipage nécessaire au service de chaque pièce varie en fonction du calibre : pour un canon de 36, il en faut quinze, pour un canon de 24, il en faut treize... Ainsi, un vaisseau de 74 canons de diamètre 24, est manœuvré au minimum par 962 marins qui s'exercent quotidiennement, sans compter le reste de l'équipage**.

LA MANOEUVRE D'UN CANON

La précision et la rapidité du tir au canon, oblige à cette pratique d'exercices quotidiens. Les hommes sont répartis en nombre pairs de chaque côté de la pièce. Ils sont appelés « les servants de pièce »* et obéissent aux ordres du « chef de pièce ».

À chaque servant est attribué une fonction précise qui doit être exécutée en suivant les commandements de convention. Ces exercices permettent de rodier les gestes et emplacements qui seront effectués au milieu de la fumée envahissant les batteries* lors des combats. Au commandement « formez vos pièces » : les servants de chaque canon se disposent en deux files et le chef de pièce en avant, au centre**...

MATÉRIEL ET TÂCHE DES SERVANTS*

Le *chargeur* introduit la charge dans le canon à l'aide d'un *refouloir**. Le *pourvoyeur* court chercher les *gargousses** après chaque tir. C'est le porteur du *gargoussier**, souvent un mousse ou un novice. Le *fournisseur* donne les éléments de la charge (*valet**, boulet, *gargousse*). Le *porteur d'écouvillon** nettoie et éteint les flammèches à l'intérieur du fût du canon. Le *servant pointant* repositionne la pièce dans son axe après chaque tir à l'aide d'un *anspect**. Le *servant de la mise à feu* utilise le *boute-feu** pour le mettre sur la poudre et déclencher la mise à feu après l'ordre du chef de pièce.

La rapidité des équipages anglais est impressionnante en tirant presque une bordée* par minute alors qu'il faut trois fois plus de temps aux Français.



Artilleur de la marine (d'après une estampe de 1796), illustration de Gaston Rouillet in *Historique de l'artillerie de la marine*, Julien Delaunay, 1889 © BNF | Gallica



Étui à gargousse de 24. Maquette d'objet, atelier des modèles des arsenaux, début XIX^e siècle © MnM.



Baïlle de combat. Maquette d'objet, atelier des modèles des arsenaux, XIX^e siècle © MnM | A. Fux.

* LEXIQUE

- **Affût** : Sorte de socle fixe ou mobile sur lequel on installe une pièce d'artillerie (canon, obusier, caronade...).
- **Anspect** : Barre de métal permettant de soulever et repositionner le canon.
- **Baïlle de combat** : Baquet de bois en forme de trapèze qui, durant un combat, permet de stocker le boute feu.
- **Batterie** : Lieu où sont placées les pièces d'artillerie, sur chacun des ponts (étages) d'un navire armé.
- **Boute-feu** : Bâton au bout duquel s'attache une mèche servant à mettre le feu à la charge d'un canon.
- **Écouvillon** : Outil en bois avec un long manche dont l'une

des extrémités est recouverte d'une peau de mouton, qui sert à nettoyer l'intérieur des canons.

- **Gargoussier** : Boîte renfermant un sac plein de poudre (la gargousse) et un boute-feu portant une mèche.
- **Refouloir** : Long manche de bois servant à introduire la charge dans le canon.
- **Servant de pièce** : Marin affecté à la manœuvre du tir au canon. Il est appelé par numéro de placement pour simplifier les ordres.
- **Valet** : Sorte de bouchon placé avant le boulet pour favoriser l'action de la poudre.

** SÉLECTION DE DOCUMENTS

- 4 - Commandements de l'exercice du tir au canon. Extrait, 1800.
- 5 - Manuel du canonier marin : nouvelles mesures. Extrait, 1800.

*** POUR ALLER PLUS LOIN

- Dossier pédagogique : *Marines de la Révolution et de l'Empire*.

REPÈRES #2

LA GUERRE SUR LA MER | RÉVOLUTION ET EMPIRE

LA VIE À BORD (RÉVOLUTION ET EMPIRE)

La mort reste omniprésente, même en dehors des moments de combat. Elle est liée aux conditions de navigation, ainsi qu'à la fonction même d'un navire en guerre.

INCENDIE ET EXPLOSION

Le vaisseau de ligne de 74 canons est la plus puissante arme de guerre. Il peut soutenir de longues heures de combat, mais ne dispose d'aucun moyen de défense contre les incendies. Les matériaux de construction navale*** tels que le bois, le chanvre des cordages, les toiles des voiles, associés à la quantité de poudre et au nombre de boulets transportés font de ces navires des dangers mortels pendant et en dehors des combats.

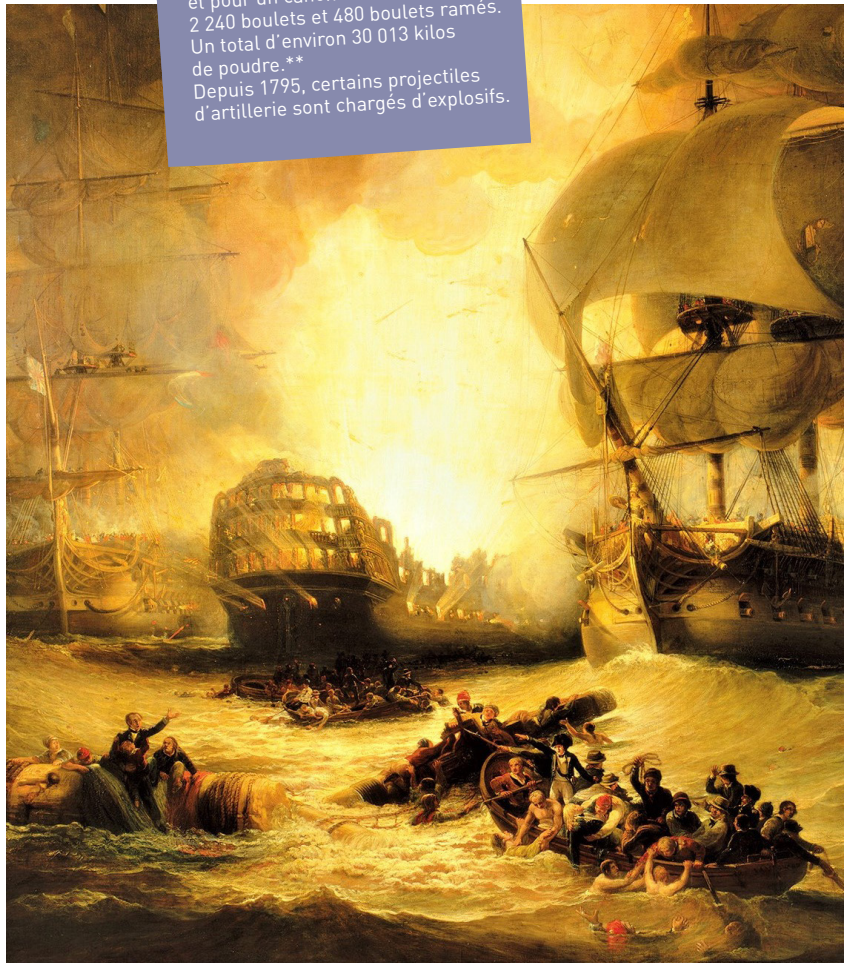
La moindre étincelle ou bougie non surveillée, peut provoquer un incendie qui se propage extrêmement rapidement jusqu'à provoquer l'explosion du navire. Il s'agit le plus souvent de négligence, mais les conséquences n'en sont pas moins dramatiques. De nombreux récits de ces destructions par le feu ou d'explosions plus ou moins spectaculaires et meurtrières sont rapportés par des témoins. Celle du vaisseau amiral *Orient* de 120 canons à la bataille d'Aboukir de 1798 marque les esprits dans les deux camps**.

MALADIES, CONTAGIONS ET ACCIDENTS

Jusqu'au XIX^e siècle, les marins meurent plus souvent de maladie que des suites d'un combat. Une mauvaise hygiène, l'humidité permanente et un air vicié dans les ponts où ils dorment, sont les vecteurs de certaines maladies contagieuses, comme le typhus ou le choléra, embarquées avec les équipages. Dès la fin du XVIII^e siècle, des scientifiques et ingénieurs de la construction navale s'en inquiètent et certaines mesures sont prises pour améliorer l'hygiène et la ventilation à bord***.

Avec l'essor du commerce à travers les océans, la propagation de ces maladies s'accroît car les échanges diffusent aussi les infections. À cela s'ajoute l'allongement de la durée des campagnes et leur déplacement de l'autre côté de l'Atlantique ou dans l'océan Indien. De longues périodes sur mer où la nourriture s'appauvrit, créant de grandes carences

La quantité de poudre et de projectiles transportés dépend du calibre du canon et de leur nombre sur un navire. Ainsi pour un canon de 36, on embarque environ 2 100 boulets et 450 boulets ramés de fer forgés et pour un canon de 24, environ 2 240 boulets et 480 boulets ramés. Un total d'environ 30 013 kilos de poudre.** Depuis 1795, certains projectiles d'artillerie sont chargés d'explosifs.



La destruction de l'*Orient* au cours de la Bataille du Nil, 1^{er} août 1798, Georges Arnal, 1825-1827 [Détail] © National Maritime Museum, Greenwich, Londres.

en vitamines associées aux conditions de vie difficile, voient se développer à côté de la dysenterie*, une maladie qui devient le symbole de la morbidité navale depuis le XVII^e siècle : le scorbut*. L'école de médecine navale cherche à trouver, grâce à une pharmacopée enrichie par de nouvelles plantes, un remède contre ces infections**.

Durant les traversées et les campagnes, les accidents à bord sont fréquents : chutes d'objets depuis les vergues, écrasements par des pièces mal arrimées, noyades. De nombreux marins ne sachant pas nager. S'ils ne sont pas tous volontaires pour incorporer la marine de guerre, les matelots intègrent ces dures conditions de vie grâce à une discipline permettant la conduite du navire, des exercices en cas d'attaques et des gains potentiels.



Droguier. Ancienne École de Médecine Navale (AEMN). Rochefort © Mnm | P. Bécot

* LEXIQUE

- **Dysenterie** : Maladie infectieuse et contagieuse provoquée notamment par la consommation d'eau polluée et se caractérise par de violentes diarrhées avec du sang.
- **Scorbut** : Maladie due à une carence en vitamine D. Elle se manifeste par des fièvres hémorragiques et la perte des dents.

** SÉLECTION DE DOCUMENTS

- 19- Récit de l'explosion du vaisseau amiral l'*Orient* pendant la bataille d'Aboukir, 1836.
- 21- Les malades du scorbut à bord de la *Preneuse*, 1793. Louis Garneray

*** POUR ALLER PLUS LOIN

- Dossier pédagogique : *La construction navale en bois aux XVII^e et XVIII^e siècles.*
- Duhamel du Monceau, Henri-Louis, *Moyens de conserver la santé aux équipages des vaisseaux*, 1759. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1073320t/f13>.

GRANDES BATAILLES 1798-1805

En 1793, la France a déclaré la guerre à l'Angleterre et à la Hollande, interrompue pendant treize mois par la paix d'Amiens signée en 1802. Le conflit reprend en 1803 et se poursuit jusqu'en 1815, quand Arthur Wellesley, futur duc de Wellington met fin aux campagnes napoléoniennes sur la mer***. Le déroulement de grandes batailles navales durant les périodes révolutionnaire et impériale donne lieu à d'abondants récits et une production iconographique importante mettant en avant l'héroïsme de marins, dont le but est de galvaniser à travers tout le pays, un sentiment national.

ABOUKIR OU LA BATAILLE DU NIL, 1^{er}-2 AOÛT 1798**

Cette bataille s'inscrit dans le cadre de l'expédition d'Égypte, décidée par le Directoire et menée par Bonaparte.

Après le débarquement d'Alexandrie, le vice-amiral Brueys choisit la baie d'Aboukir pour protéger sa flotte de celle de Nelson qui patrouille en Méditerranée.

Les navires sont vieux, les équipages principalement composés de non-marins, peu formés, et la dysenterie affaiblit matelots et soldats. Il semblait plus aisé, pour se ravitailler en eau et en vivres, de rester proche de la baie. L'État-major n'est pas unanime quant à la position choisie par l'amiral, qui rend la flotte vulnérable en cas d'attaque.

Cette image glorifie les derniers instants du capitaine Aristide Aubert Dupetit-Thouard sur le *Tonnant*.

La légende raconte que, les deux jambes emportées par des boulets, il se fait placer dans un tonneau rempli de son sang pour juguler l'hémorragie et poursuit le commandement jusqu'à sa mort.

Les dernières paroles qui lui sont attribuées : « Matelots du *Tonnant*, jetez mon corps à la mer et coulez le navire » et la réponse de l'équipage « Vive la France ! » sont reprises dans de nombreux livres du Second Empire et manuels scolaires de la III^e République.



Le vaisseau le *Tonnant* au combat d'Aboukir. Mort héroïque du capitaine de vaisseau Dupetit-Thouars. Lithographie d'Auguste Mayer, XIX^e siècle © MnM | A. Fux.

Nelson arrive devant la baie d'Aboukir.

La canonnade anglaise débute à la tombée de la nuit pour se poursuivre sans discontinuer jusqu'au petit matin. L'estimation des pertes reste difficile. Environ 2 000 morts français, 1 500 blessés et plus de 3 000 prisonniers, relâchés plus tard par Nelson, incapable de les nourrir. Seuls, des officiers resteront prisonniers.

Parmi les victimes, le vice-amiral François-Paul Brueys, les capitaines Luc Casabianca (*Orient*) et son fils de 12 ans**, Antoine Thévenard (*Aigillon*), Aristide Dupetit-Thouars (*Tonnant*).

Environ six vaisseaux sont capturés, trois sont détruits, dont le *Timoélon* sabordé par son équipage pour ne pas être pris.

Alfred de Vigny rend hommage dans son poème *La frégate la Sérieuse ou la complainte du capitaine* (1837)** aux navires détruits et aux membres d'équipages morts à la bataille d'Aboukir.

Du côté anglais, les pertes moins importantes, s'ajoutent au complexe d'infériorité de la Marine française : 218 tués, 678 blessés avec seulement deux vaisseaux endommagés.

Le choc de cette attaque d'anéantissement est l'explosion du vaisseau-amiral *Orient*.

Un incendie s'est propagé sur ce navire de 120 canons. Environ 70 membres d'équipage en réchappent, dont le chef d'État-major, Honoré Ganteaume. Les témoins notent qu'après cette explosion, les combats se sont stoppés pendant un quart d'heure. Les réactions et commentaires sont très vifs sur cette bataille, notamment sur les choix du contre-amiral Brueys, tué au combat et sur l'attitude passive de l'amiral Pierre-Charles de Villeneuve.



Portrait de Brueys d'Aigalliers, artiste inconnu, XIX^e siècle. Copie de P.L. Ganne, 1965 © MnM | A. Fux.

François Paul de Brueys d'Aigalliers (1753-1798)

- Originaire du Languedoc, il entre dans la Marine à 13 ans et sert sur la flotte en Méditerranée.
- Il s'illustre pendant la guerre d'indépendance américaine à la bataille de la Baie de Chesapeake en 1781, sous les ordres de l'amiral de Grasse.
- Il choisit de rester en France au début de la Révolution et se voit nommé capitaine de frégate en 1792 sous les ordres du contre-amiral Truguet, commandant des forces navales de la Méditerranée.
- Après le siège de Toulon en 1793, il est destitué par la loi qui exclut les nobles des emplois civils et militaires et emprisonné par les autorités de la ville***.
- Réintégré en 1795 par Truguet, ministre de la Marine et des colonies du Directoire, il est promu et officier sous les ordres de Morard de Galles pour l'expédition d'Irlande de 1796.
- Reprenant ses fonctions en Méditerranée, il est nommé commandant en chef de la flotte qui transporte l'expédition d'Égypte en 1798.
- Après avoir réussi à échapper à Nelson une première fois, il meurt au cours de la bataille de la baie d'Aboukir, le 2 août 1798.

** SÉLECTION DE DOCUMENTS

6 - Plan de la bataille d'Aboukir, 1798.
7 - La mort du jeune Casabianca auprès de son père. Aboukir 1798.

8 - Souvenir de la bataille d'Aboukir de 1798 et du capitaine Casabianca.

20 - *La Frégate la Sérieuse*, Alfred de Vigny, 1826. Extraits.

POUR ALLER PLUS LOIN

- Dossier pédagogique : *Marines de la Révolution et de l'Empire*
- Les navires ayant porté le nom de *Casabianca*
<http://www.netmarine.net/g/dossiers/casabianca/anciens.htm>

GRANDES BATAILLES 1798-1805

UN COMBAT PARTICULIER : LA PRISE DE L' *AMBUSCADE* PAR LA *BAYONNAISE**, DÉCEMBRE 1798.

Si les combats des escadres, très meurtriers, ne sont pas en faveur de la France, ceux mettant en confrontation deux ou trois navires de guerre ou des corsaires, peuvent être plus avantageux.

Ces prises sont régulièrement rapportées à la Convention, puis au Directoire qui en diffusent l'information en insistant sur l'héroïsme des équipages et de leur capitaine. Surtout lorsque les forces en présence sont inégales, comme c'est le cas pour ce combat particulier ***.

La corvette de 32 canons, *Bayonnaise*, de retour de Cayenne après un transport de troupe, est prise en chasse par la frégate anglaise, *Ambuscade*, de 40 canons, aux alentours de l'île d'Aix le 14 décembre 1798. Ce n'est qu'au matin que les deux navires, à portée de canon, hissent leur pavillon et engagent un combat qui dure jusqu'au début de l'après-midi.

Le capitaine Edmond Richer « sentant la défaite approcher, décide un trait d'audace »** : malgré la chute des mâts sous les tirs anglais, les morts et les dégâts occasionnés et répondant aux demandes répétées de son équipage, il ordonne la mise en place des dispositions d'abordage.

Celui-ci est engagé avec la participation des 30 soldats passagers qui y jouent un rôle déterminant.

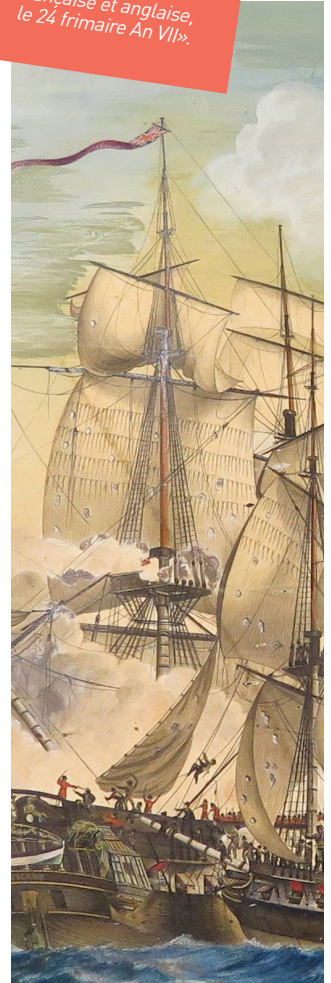
Les deux équipages luttent dans un corps à corps meurtrier. Finalement, le pavillon anglais « s'abaisse devant celui de la République »**.

Les pertes sont importantes : environ 30 morts et 130 blessés côté français et 10 morts et 110 blessés côté anglais. Les officiers anglais sont tués ou blessés, dont le capitaine Jenkins, le capitaine français Richer est blessé au bras par un mousquet. La *Bayonnaise* en sort en très mauvais état, et c'est à bord de l'*Ambuscade*, tirant en remorque la corvette française, que se fait l'entrée dans le port de Rochefort.

L'équipage anglais retenu prisonnier, sera rapatrié lors d'un échange de prisonnier en 1799.

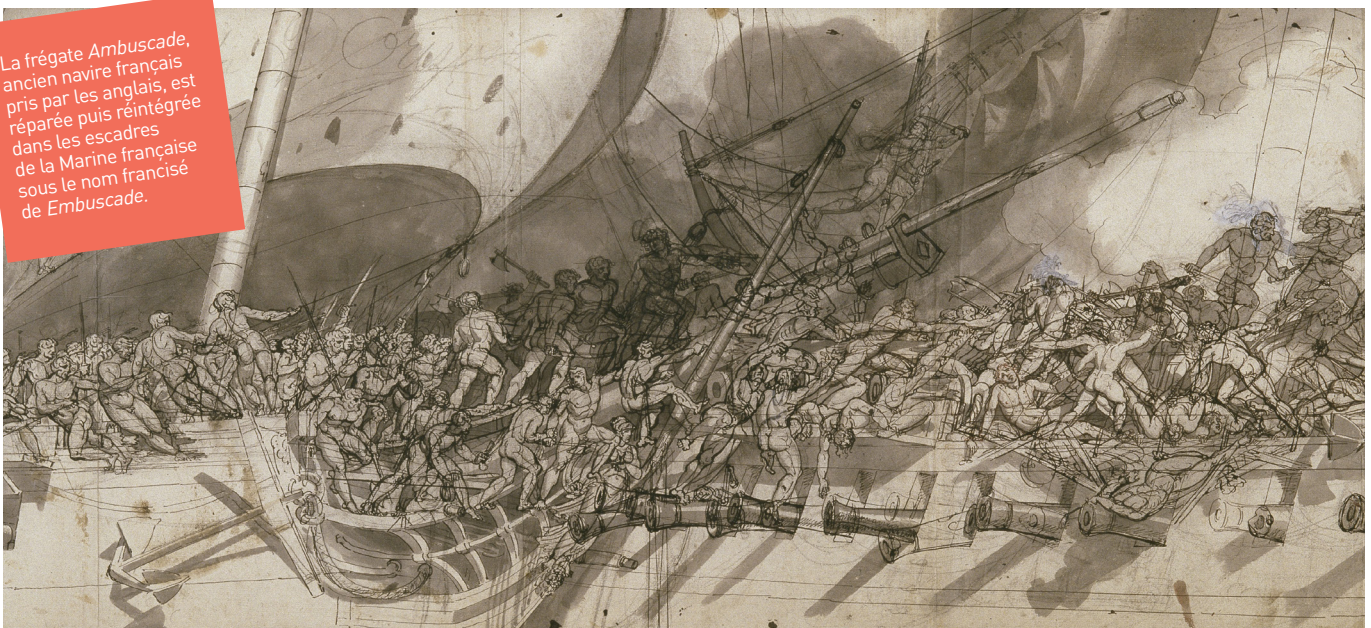
Le lieutenant de vaisseau Richer est promu capitaine de vaisseau. Les officiers de la *Bayonnaise* demandent au ministre de la Marine d'intégrer le chef de bataillon des soldats présents sur le navire lors de la distribution des gains octroyés pour cette prise. Une abondante iconographie contemporaine des événements est diffusée sur le territoire mettant en avant l'héroïsme et de l'équipage du « citoyen Richer ». Ces faits sont repris dans des ouvrages grand public et pour l'éducation de la jeunesse de la III^e République**.

Aquarelle exécutée en 1827, d'après le dessin de Pierre-Nicolas Ozanne, représentant « le combat fameux entre une frégate française et anglaise, le 24 frimaire An VII ».



Combat de la *Bayonnaise* contre l'*Embascade*, 1798. Georges Andrieu, 1827 © Mnm.

La frégate *Ambuscade*, ancien navire français pris par les anglais, est réparée puis réintégrée dans les escadres de la Marine française sous le nom francisé de *Embascade*.



Combat de la *Bayonnaise* contre l'*Embascade*, 1798. Dessin préparatoire, Louis-Philippe Crépin, 1799. Tableau peint en 1801 (détail) © Mnm | A.Fux

** SÉLECTION DE DOCUMENTS

- 9 - Narration du combat de la *Bayonnaise* contre l'*Ambuscade* incluse au décret du 5 nivose an VII.
- 10 - Décret du Directoire pour la répartition des prises, 5 nivose an VII (25 décembre 1798)
- 11 - Edmond Richer, commandant la corvette la *Bayonnaise*, 24 frimaire an 7 (14 décembre 1798).

*** POUR ALLER PLUS LOIN

- La prise de l'*Ambuscade* par la *Bayonnaise* (1798)
<https://troisponts.net/2012/09/30/prise-de-lambuscade-par-la-bayonnaise-le-14-decembre-1798/>

GRANDES BATAILLES 1798-1805



Le Redoutable à Trafalgar, Louis-Philippe Crépin, 1806 (détail) © MnM | P. Dantec.

Au Salon de 1806 où le tableau de Crépin est présenté, le mot « Trafalgar » ne se prononce pas. Dans le livret du Salon, le nom officiel du tableau est : « Combat du 29 vendémiaire an 14. Le Redoutable, ce 74 canons, commandé par M. Lucas, contre les vaisseaux anglais le Victory et le Téméraire, de 110 canons. Nelson qui montait le vaisseau le Victory, y fut tué par la mousqueterie du vaisseau le Redoutable (l'auteur a fait campagne sur ce vaisseau) ***. »

TRAFALGAR, 21 OCTOBRE 1805**

En 1805, la flotte française aux ordres de l'amiral Pierre-Charles de Villeneuve quitte Toulon afin d'attirer les Anglais vers les Antilles pour laisser le champ libre à l'organisation de l'invasion de l'Angleterre. Poursuivi par l'amiral Horatio Nelson, Villeneuve rejoint Cadix. Lorsque la flotte franco-espagnole quitte le port, les navires anglais se sont déjà regroupés. La rencontre se fait au large de Trafalgar, sur le détroit de Gibraltar.

La ligne des vaisseaux s'étend sur 12 km. Les dix-huit vaisseaux français de 74 à 80 canons et les quinze vaisseaux espagnols, dont un de 130 canons sont répartis en trois escadres. La flotte anglaise, composée de vingt-huit vaisseaux, arrive du sud-ouest. Afin de percer la ligne de file, l'amiral anglais forme deux colonnes qui attaquent en même temps : celle qu'il commande lui-même à bord de *HMS Victory* vise le *Bucentaure* de Villeneuve et le *Santissima Trinidad* du contre-amiral Baltasar Hidalgo de Cisneros, l'autre, conduite par le vice-amiral Cuthbert Collingwood, se dirige sur l'arrière-garde du vice-amiral Pierre Dumanoir le Pelley. La bataille se transforme alors en de multiples combats singuliers.

Au milieu du combat le vaisseau amiral de Nelson, veut se glisser entre le *Bucentaure* et le *Redoutable*, un 74 canons, commandé par le capitaine Lucas qui force la marche et aborde



La bataille de Trafalgar, William Turner, 1822-1825 © National Maritime Museum, Greenwich, Londres



Portrait de Nelson, John Cochrane, XIX^e siècle © MnM | A. Fux.

le vaisseau de Nelson. Les Français balayent le navire à coups de mousquets. Nelson est mortellement blessé par une balle venant du *Redoutable*, au moment où le *HMS Temerarious* vient se placer à sa poupe et le demâte par ses canonnades. On dénombre 463 morts, Lucas et son équipage sont faits prisonniers. À bord du *Victory*, Nelson sait, avant de mourir que l'Angleterre a remporté une totale victoire. Ses dernières paroles « Grâce à Dieu, j'ai fait mon devoir... » font aussi parties de la légende franco-anglaise.

Les pertes sont lourdes. Côté Français : 3 400 tués ou noyés, 1 200 blessés, 7 000 prisonniers et 13 vaisseaux capturés ou perdus. Côté Espagnols : 1 000 tués, 2 500 blessés et 9 vaisseaux pris. Côté Anglais : 450 tués dont Nelson, 1 250 blessés et aucun navire pris, même s'ils sont tous en très mauvais état.

Villeneuve, sur le *Bucentaure*, est fait prisonnier. Rapatrié après six mois de captivité, il est sur le point de passer devant un conseil de guerre. Il met fin à ses jours pour ne pas affronter la colère de l'empereur. Ce dernier minimise le combat : « Les tempêtes nous ont fait perdre quelques vaisseaux après un combat imprudemment engagé. »

** SÉLECTION DE DOCUMENTS

12 - Plan de la bataille de Trafalgar, 2^e mouvement, 21 octobre 1805

*** POUR ALLER PLUS LOIN

- Charlotte DENOËL, « La bataille de Trafalgar », Histoire par l'image. Analyse et contextualisation du tableau d'Auguste Mayer.

<https://histoire-image.org/etudes/bataille-trafalgar>

PRISONNIERS DES PONTONS* ANGLAIS

À la chute de Napoléon, les Anglais retiennent environ 130 000 prisonniers, pris durant les vingt années de guerre**.

Le plus souvent enfermés dans des pontons, ces prisonniers sont des membres de la marine de guerre française, des équipages et passagers de navires de commerce ainsi que des militaires de l'armée de terre.

L'incarcération des prisonniers de guerre peut prendre deux formes : le ponton ou l'assignation à résidence (semi-liberté).

Le mode d'emprisonnement, est en général, déterminé par le grade : les officiers sont astreints à résidence dans une ville qui devient alors une « parole town ». La vie y est plus ou moins facile, mais dans tous les cas, meilleure que sur les pontons. Les officiers peuvent être libérés après avoir signé une déclaration sur l'honneur de ne plus se battre contre l'Angleterre ou ses alliés, lors d'un échange de prisonniers ou bien en cas d'invalidité. Lorsque des officiers ou sous-officiers sont enfermés dans ces pontons, c'est qu'ils n'ont pas donné leur parole de ne pas tenter de s'évader.

La littérature du XIX^e siècle, mémoires, souvenirs ou romans dépeint plutôt les horribles conditions de détention des pontons vécues par plus de prisonniers que la semi-liberté.

Ces prisons flottantes sont formées à partir d'anciens vaisseaux, démâtés et ancrés dans des zones peu profondes au milieu des vases stagnantes que découvrent les marées.



Les condamnés sont emmenés à la rame vers le ponton. Dessin d'après S. Cooke, fin XVIII^e siècle © National Maritime Museum, Greenwich, Londres.

Ce système carcéral est utilisé de nombreux ports européens, comme en France, pour y enfermer des droits communs ou les prisonniers de guerre.

L'Espagne en possède également, mais c'est bien la Grande-Bretagne qui utilise le plus ces prisons flottantes. Elle en administre environ une cinquantaine à la fin des guerres révolutionnaires et napoléoniennes.

Les plus connus sont les pontons des ports de la côte sud de Portsmouth, Plymouth et sur le fleuve Mersey à Chatham (50 km de Londres)***, Gillingham ou Dartmoor.

Le nombre de ces centres de détention augmente au cours de la période 1803-1804**.

En 1813, dans la seule rade de Chatham, il y avait neuf pontons amarrés en file à des distances interdisant la communication vocale ou visuelle entre prisonniers.

Sur un ancien navire de 74 canons, environ 800 hommes sont entassés dans les parties basses, c'est à dire les plus humides. Un prisonnier reçoit à son entrée dans le ponton, un hamac à suspendre, une couverture et un fin matelas. Les ouvertures du navire, comme les sabords et les hublots, sont obturées par des grilles en fonte épaisse. Elles sont fermées la nuit par des planches, ce qui rend l'atmosphère irrespirable, provoquant maladie et mort pour les plus faibles**.

Les grilles et les parois en bois sont régulièrement vérifiées pour éprouver leur résistance.



Panorama des pontons anglais. « Vue de Gillingham et des navires-prison dans la rivière Medway ». Peint par Francis Saint-Jean, prisonnier français sur le ponton Canada, 12 mai 1811 © MnM | P. Dantec. Parmi les pontons représentés : Nassau, Canada, Irresistible, Trusty, Glory, Bahama, Crown Prince, Buckingham, Samson, Thunderer, Terrible, Leopard, Ariadne.

* LEXIQUE

- Ponton : Vieux vaisseau à deux ou trois ponts, démâté et amarré utilisé comme prison flottante.

** SÉLECTION DE DOCUMENTS

24 - Régime de détention des officiers. Répartition des prisonniers français en Grande-Bretagne de 1803 à 1814. Graphiques.

13 - *Le Vigilant, ponton anglais*. Dessin d'un prisonnier avant 1814.

14 - *Vue de l'intérieur du ponton Le Brunswick*, 1813.

*** POUR ALLER POUR LOIN

- Mémorial de Chatam, érigé en 1869, à la mémoire des soldats et marins français morts dans les pontons. Le Souvenir français.

<https://le-souvenir-francais.uk/fr/memorial-de-chatham>

PRISONNIERS DES PONTONS ANGLAIS

Les deux extrémités du navire sont réservées aux gardes anglais et au commandant choisis parmi les marins les moins bien notés de la Royal Navy.

Une certaine hiérarchie entre les prisonniers s'instaure en fonction de leur possession et de leur capacité à les conserver.

Cette atmosphère humide et putride contribue à détruire leur santé**. Les malades dont le sort est jeté, sont disposés dans un espace du ponton surnommé « le lieu des abandonnés » où bientôt ils mourront.

La nourriture est bien sûr exécration et très insuffisante. Il n'est pas rare que les prisonniers retardent la déclaration d'un mort pour bénéficier de sa ration.

Dans ces conditions de détention, les maladies circulent aisément et les médecins anglais ne suffisent pas à les juguler. On fait alors parfois appel aux médecins français prisonniers pour travailler sur le ponton hôpital où sont amassés les malades.

Pour gagner quelques pièces permettant d'acheter des rations de nourriture, d'alcool ou de tabac, les détenus sont autorisés à travailler

pour des fabricants anglais. Ils pouvaient aussi réaliser sur place de petites menuiseries, des fines sculptures, des maquettes très détaillées, des jeux d'échecs, de dominos, de petits bijoux en paille, en os bouillis récupérés des cuisines ou en bois. Les outils sont improvisés à partir de clous d'écrous, de vieux ressorts de montre.

Les évasions sont difficiles et la santé des détenus est un facteur déterminant à l'organisation d'une telle entreprise sans être repris. L'acte de trahison de codétenus, comme la dénonciation d'une tentative d'évasion pour quelques pièces, est puni par les prisonniers eux-même. Lorsque les évasions réussissent, les journaux français en rédigent les épisodes de bravoure**.



Portrait de Louis Garneray, François Briard, XIX^e siècle © MnM | S. Dondain

Ambroise Louis Garneray (1783-1857)

- Fils de Jean-François Garneray, peintre du roi, il apprend le dessin dans l'atelier de son père.
- Il s'engage à 13 ans sur la frégate *Forte* où son cousin est capitaine et navigue sur l'océan Indien dans la division du contre-amiral Sercey. Il dessine dans ses moments de repos.
- En 1799, il s'échappe après la chute de la *Preneuse* contre le *Jupiter* pour ne pas être fait prisonnier par les Anglais.
- Sur la *Confiance* du capitaine Surcouf entre avril et décembre 1800, il participe à la prise du *Kent*. Il poursuit sa carrière maritime sur un navire négrier, puis reprend du service avec les guerres napoléoniennes.
- Blessé en 1806, il est capturé et conduit en Angleterre. Il reste 9 ans captif des pontons dans la rade de Plymouth. Le dessin et la peinture lui permettent de gagner un peu d'argent.
- Libéré en 1814, il rejoint l'atelier familial dont les relations l'aident à se faire connaître. Il est nommé directeur du musée des beaux-arts de Rouen en 1832.
- Il perd ensuite en notoriété. Proche de Napoléon III, il participe au coup d'État de 1852. Il meurt en 1857.
- Ses romans autobiographiques s'ils sont parfois très lyriques, racontent aussi la vie à bord des navires en guerre et des prisons flottantes anglaises.



Vaisseau à deux ponts en forme de chariot à roues. Bois, laine, verre, travail de marin prisonnier d'un ponton anglais, avant 1814 © MnM | A.Fux



Maquette de bateau. Fabriquée entre 1808 et 1814, par un ivoirier dieppois prisonnier sur les pontons anglais. La base, plus tardive, sert de support à un globe en verre © MnM | A.Fux

Un an est nécessaire à la construction d'une de ces maquettes.

Le travail se fait en équipe, sur un même objet.



Lougre à hunier. Maquette de bateau de pêche, ivoire, premier quart du XIX^e siècle, réalisée par prisonnier sur les pontons anglais © MnM | A.Fux

** SÉLECTION DE DOCUMENTS

- 25- Mortalité des prisonniers français dans les pontons et prisons de Grande-Bretagne 1803-1814. Graphique.
- 26- Devenir des prisonniers français de Grande-Bretagne 1803-1814. Tableau statistique.

- 22- Les pontons de Louis Garneray
- 15- Récit d'une évasion du ponton de Chatam en 1806.
- 16- Évasion d'un ponton dans la rade de Gibraltar, 30 novembre 1794.

*** POUR ALLER POUR LOIN

- *Histoire des pontons et prisons d'Angleterre pendant la guerre du Consulat et de l'Empire*, Alexandre Lardier, ancien commis de Marine, 1845
<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k56522308>

BIBLIOGRAPHIE, SITOGRAPHIE : QUELQUES RÉFÉRENCES

REMERCIEMENTS :

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

GÉNÉRALITÉS SUR LA GUERRE SUR LA MER 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.
- ACERRA Martine et MEYER Jean, *Marines et Révolution*, Éditions Ouest-France, 1988.
- BOUDON Jacques-Olivier (dir.), *La Marine sous le premier et le second empire*, SPM, collection de l'institut Napoléon, 2017.
- BRUYÈRE-OSTELLS Walter (dir.), POUGET Michel (dir.), SIGNOLI Michel (dir.) *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.
- CABANTOUS Alain avec la participation de BUTI Gilbert, *Les mutins de la mer : rébellions maritimes et portuaires en Europe occidentale XVII^e-XVIII^e siècles*, Éditions du Cerf, 2022.
- FRYKMAN Niklas, *Mutineries. À bord des vaisseaux insurgés (1789-1802)*, Éditions Libertalia, 2022.
- JOUAN René, *Histoire de la Marine française. 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.
- VERGÉ-FRANCESCHI Michel, *Dictionnaire d'histoire maritime*. Éditions Robert Laffont, collection Bouquins, 2002.

#1 AU COEUR DU COMBAT NAVAL

Ouvrages imprimés et articles

- ARANDA Olivier, GUINAND Julien, LE MAO Caroline, *Atlas des guerres à l'époque moderne, XVI^e - XVII^e - XVIII^e siècles*, Autrement, 2023.
- ARANDA Olivier, « Pour visiter Pitt en bateau : les canons de la République » in *Annales historiques de la Révolution française*, 2018/3.
<https://www.cairn.info/revue-annales-historiques-de-la-revolution-francaise-2018-3-page-35.htm>
- PLATT Richard, BIESTY Stephen, *À bord d'un vaisseau de guerre : une bataille navale vers 1800*, Gallimard, 2009.

Ressources en ligne

- Les Rendez-vous d'Histoire de Blois | 2022 La Mer | FEUNTEUN Mathieu, ARANDA Olivier, LE BOT Pierre, COUDERC Agathe, PRAZUCK Christophe, *Marines de guerre en temps de crise internationale, du XVIII^e siècle à nos jours*. Podcast.
<https://rdv-histoire.com/media/124611>
- La Fabrique de l'Histoire | France Culture : *Le sabre, le pinceau et la plume : la prise du Kent par Louis Garneray*. Épisode 4/4 Histoire de la piraterie, 2019. Podcast.
<https://www.radiofrance.fr/franceculture/podcasts/la-fabrique-de-l-histoire/le-sabre-le-pinceau-et-la-plume-la-prise-du-kent-par-louis-garneray-1138265>

#2 LA VIE À BORD (RÉVOLUTION ET EMPIRE)

Ressources en ligne

- Les Rendez-vous d'Histoire de Blois | 2022 La Mer. DRAHÉ Charlotte, PEREZ Camille, COUTURIER Alexandre, *La santé en mer*. Podcast. <https://rdv-histoire.com/media/111148>
- Réseau Canopé : *Échapper au scorbut et à la teigne*.
<https://www.reseau-canope.fr/hermione/echappez-au-scorbut-et-a-la-teigne/seances-1-et-2.html>

#3 GRANDES BATAILLES 1798-1805

Ouvrages imprimés et articles

- DELITTE Jean-Yves, BECHU Denis, *Les grandes batailles navales : Trafalgar*, Glénat, 2017
- MONAQUE Rémi, *Trafalgar, 21 octobre 1805*, Éditions Passés composés, 2021.
- NAKACHE Karen. *Des marins français à Aboukir : témoignages*. In Cahiers de la Méditerranée, n°57, 1998. Actes du Colloque d'Ajaccio 29-30 Mai 1998.
https://www.persee.fr/doc/camed_0395-9317_1998_num_57_1_1234

Ressources en ligne

- BBC | *Le drapeau tricolore français capturé par Nelson est à nouveau présenté au musée de Norfolk*. Archéologie sous-marine. En anglais.
<https://www.bbc.com/news/uk-england-norfolk-38984685>
- Fondation Napoléon | Dossier thématique | *Trafalgar, 21 octobre 1805 : une tragédie navale*.
<https://www.napoleon.org/histoire-des-2-empires/dossiers-thematiques/trafalgar-21-octobre-1805-une-tragedie-navale/>
- Institut Européen d'Archéologie Sous-marine (IEASM) | *Les sites en Égypte : la flotte de Bonaparte*.
<https://ieasm.institute/egypt.php#>
- Sciences et Avenirs | IGNASSE Joël, *Coulée lors de la bataille de Trafalgar, l'épave du Fougueux découverte au large de Cadix*, 2016
https://www.sciencesetavenir.fr/espace/exploration/les-restes-du-fougueux-coule-pendant-la-bataille-de-trafalgar-retrouves-grace-aux-maths_108452
- Nota Bene | *Les conflits les plus meurtriers de l'Histoire (Trafalgar)*. Vidéo. <https://www.youtube.com/watch?v=i1zOsn9p8Z8>

#4 PRISONNIERS DES PONTONS ANGLAIS

Ouvrages imprimés et articles

- LE CARVÈSE, Patrick, *Les prisonniers français en Grande-Bretagne de 1803 à 1814. Étude statistique à partir des archives centrales de la Marine. Première et seconde partie* in *Napoleonica. La Revue*, vol. 9, N° 3, 2010.
<https://www.cairn.info/revue-napoleonica-la-revue-2010-3-page-118.htm>
- MASSON Philippe, *Les sépulcres flottants. Prisonniers français en Angleterre sous l'Empire*, Ouest France Université, 1992.
- GARNERAY Louis, *Mes pontons*, Payot et Rivages, 2006. Témoignage

Ressources en ligne

- Ban public | portail d'informations sur les prisons. *Les pontons-prisons fin XVIII^e. Angleterre*, 2003.
https://banpublic.org/spip.php?page=imprimer_article&id_article=3165