

OBSERVATIONS prononcées à la suite de la communication de M. André Zysberg (*séance du lundi 16 juin 2003*)

Pierre Messmer: A quel moment les galères, qui étaient des bateaux de guerre en Méditerranée uniquement, mais qui occupaient une place non négligeable, ont-elles disparu de la flotte française ?

*
* *

Pierre Chaunu: Vous avez évoqué les galères, où furent envoyés nombreux de protestants. Que pensez-vous de cette boutade d'Emile G. Léonard affirmant que les protestants français devraient être très reconnaissants à Louis XIV d'avoir sauvé le protestantisme en France ? De même on pourrait dire que Louis XIV est le roi qui a le plus nui à la religion catholique. C'est pour lui que le malheureux Pape Clément XI a produit la Bulle *Uni genitus*, véritable catastrophe.

*
* *

Alain Besançon: Dans *les voyages de Cook*, ce dernier apparaît comme un maniaque non seulement du relevé géographique, mais aussi de l'hygiène. Il fallait en effet, pour des voyages de trois ans, prendre des mesures permettant aux marins de tenir aussi longtemps. Quantité de rhum, utilisation de citrons, état de la viande, tout était soigneusement mesuré. Est-ce que La Pérouse était arrivé au même niveau technique ?

Le chronomètre, qui a permis de faire des relevés de longitude exacts, a été mis au point en Angleterre. A partir de quand la marine française a-t-elle disposé de chronomètres aussi précis que ceux dont disposait la marine anglaise ?

*
* *

Alice Saunier-Séité: L'idée de marine permanente est-elle vraiment née avec Richelieu ? Je croyais qu'elle était née à la suite du livre de Claude de Seyssel «La Monarchie en France», publié en 1519. A partir de 1525, la France est bel et bien entrée dans la compétition maritime. De nouveaux ports comme La Rochelle, Nantes, Brest, Honfleur, Dieppe, Rouen ont armé des bateaux en quantité. Il faut rappeler à cet égard le rôle de Dieppe avec son école d'hydrographie, avec la formation de capitaines cartographes par Pierre Desceliers etc. Y a-t-il une continuité entre cette action du XVI^e siècle et l'intérêt que Richelieu a porté à la mer et ensuite Colbert ?

Il me semble que vous n'avez pas mentionné de Sartine qui fut pourtant un grand ministre de la Marine sous Louis XVI.

*

* *

Alain Plantey : Il existe aussi une œuvre juridique importante de Louis XIV en matière maritime. Pourriez-vous nous en dire un mot ?

*
* *

Pierre Bauchet : Le développement de la marine française n'a-t-il pas été très divers selon les rois ? Est-il vrai que le grand développement qui a pris place sous Richelieu a été fait pour deux motifs fondamentaux dont le premier était la lutte contre les barbaresques, lutte qui fut du reste toujours victorieuse, tant les expéditions maritimes intéressaient peu les tenants de l'Islam ?

Sous Colbert, l'expansion maritime n'était-elle pas motivée par les besoins du commerce des grandes compagnies autant que par la nécessité de rafler des populations nécessaires à la marche des galères ? Il y a eu aussi la colonisation qui, à partir de Louis XV et Louis XVI, a stimulé la marine.

Enfin, Colbert n'a-t-il pas été l'initiateur d'une certaine politique du personnel maritime ? Il a institué une sorte de service militaire obligatoire pour les marins. Il a également fondé l'établissement des invalides de la marine, première forme de sécurité sociale maritime. Le traitement réservé au personnel maritime s'est par ailleurs peu à peu humanisé, ce qui transparaît dans la correspondance de Colbert, en dépit d'un racisme prononcé envers toutes les populations non européennes.

*
* *

Michel Albert : On parle encore de « la Royale ». Est-ce dû au rayonnement de la marine française à l'époque dont vous venez de parler ?

L'importance des statuts administratifs de tout ce qui touche à la mer est étonnante. Le peintre de marine passe, en France, des concours et bénéficie d'une sorte de statut de fonctionnaire. Y a-t-il beaucoup de pays dans le monde qui ont un statut du peintre de marine ? Dans le même ordre d'idée, les ostréiculteurs et mytiliculcuteurs français sont des « inscrits maritimes ». L'Inscription maritime est une administration très puissante et très dirigiste. Les inscrits maritimes ont du reste un statut si particulier qu'ils bénéficient de la retraite à cinquante ans.

Vous avez fait allusion à un marché passé entre Mazarin et Cromwell. De quoi s'agit-il ?

*
* *

Jacques Dupâquier : Vous avez parlé, avec raison, de la supériorité de la Royal Navy. Comment expliquez-vous l'infériorité de la Marine Royale ? Est-elle due à une infériorité technique – la qualité de la poudre, la qualité des équipages ? Est-elle due à une infériorité tactique ou stratégique ? Est-elle due à un manque de bases et de ports par rapport à la Royal Navy ?

*
* *

Jean Baechler : Que se serait-il passé si, en Allemagne, dans le deuxième quart du XV^e siècle, au sortir de la féodalité, le mouvement en faveur de la constitution d'un grand royaume solide et efficace, mouvement semblable à ceux qu'il y avait dans toute l'Europe, avait abouti ? La France serait sans doute devenue une puissance, non pas marginale, mais périphérique, alors qu'en l'absence d'un grand royaume d'Allemagne elle s'est trouvé être la grande puissance en Europe. Mais quelles eussent été les destinées de la marine française, comparées à celle de l'Angleterre, si s'était constitué un royaume allemand et que la France ne fût pas à ce point engagée sur le continent et dans le soutien dispendieux aux forces terrestres ?

*
* *

Claude Dulong-Sainteny : Comment se fait-il que la Marine Royale ait pu être à la fois publique et privée ? Comment se fait-il que les ministres, Fouquet, Mazarin, pouvaient avoir des flottes propres ?

*
* *

Réponses :

A Pierre Messmer : La fin des galères, en tant que corps opérationnel, intervient vers 1710. Il n'y a d'abord plus un sou pour les armer lors de la crise financière de la fin du règne de Louis XIV. Ensuite l'utilité militaire des galères devient marginale, limitée à des croisières de prestige et des actions de garde-côte, si bien qu'à partir du règne de Louis XV les galères servent de bagne flottant pour renfermer les forçats. Ce fut, paradoxalement, le maintien des condamnations aux galères et le besoin de cette peine pour réprimer la délinquance qui expliqua la survie de cette flotte, En 1748, le corps des galères est réuni à celui de la Marine. Les galères continuent d'exister – il y en a encore six à Toulon – mais, à partir de cette date, les forçats travaillent dans les ateliers des arsenaux, au bagne de Toulon, puis à ceux de Brest et de Rochefort. La peine des galères est officiellement supprimée en 1792 et remplacée par celle des fers, ce qui ne changea rien à l'emploi de cette main d'œuvre pénale dans les arsenaux de la marine.

A Pierre Chaunu : Je me rallie au propos de Léonard. Le protestantisme français a effectivement été en partie sauvegardé par la peine des galères. L'envoi de condamnés protestants aux galères procède de la Révocation de l'Edit de Nantes (édit de Fontainebleau, 1685). On avait alors cherché la peine la plus infâmante et la plus humiliante pour forcer l'abjurations des Huguenots les plus *opiniâtres* ; mais contrairement à ce qu'on a écrit XIX^e siècle et pendant une partie du XX^e, il n'y a pas eu 5000 galériens protestants, mais environ 1500, soit une poignée par rapport à la masse des autres condamnés, près de 40 000 entre 1680 et 1715, dont les plus nombreux étaient des soldats déserteurs. Si l'on conserve le souvenir des galériens protestants, c'est parce qu'ils furent des gens admirables et exemplaires, des *galériens pour la foi*, qui n'avaient pas commis d'autre crime que celui de rester fidèle à leur religion.

A Alain Besançon : L'hygiène dans la marine était fondamentale depuis l'Antiquité. Cela dit, les Anglais ont été les premiers à mettre au point un approvisionnement de leurs flottes océaniques en légumes frais. Le risque du scorbut apparaissait au bout de deux mois de mer environ. Pour y pallier, des navires chargés de légumes frais partaient toutes les semaines vers la haute mer pour ravitailler la flotte. Par ailleurs, Cook expérimenta le premier des tablettes de bouillon. La gestion des hommes apparaît donc beaucoup plus rigoureuse et scientifique que dans la marine française. Les navires hôpitaux existent dans la Royal Navy dès 1750. En France, il faut attendre pratiquement Napoléon I^{er} pour les voir apparaître.

En ce qui concerne le calcul de la longitude, la France et l'Angleterre étaient entrées dans une course technologique extraordinaire. Les Anglais ont mis au point les premiers chronomètres vers 1745-1750 ; les Français, avec Berthoud et Leroy, suivent d'assez près. La qualité des chronomètres est sensiblement la même des deux côtés de la Manche. Il faut noter toutefois que les chronomètres coûtaient fort cher et qu'ils n'équipaient jamais que des navires de guerre. La marine de commerce n'en utilisera pas avant les années 1850-1860.

A Alice Saunier-Séité : Il est tout à fait exact de dire que la marine française ne commence pas avec Louis XIV et vous avez très justement cité Claude de Seyssel. Ce qui caractérise surtout l'œuvre de Louis XIV et de Colbert, c'est la solidité des fondations qui sont alors posées et l'entretien d'une flotte permanente, en temps de paix comme en temps de guerre.

Sarine a joué un rôle très controversé. Il était lieutenant général de police. C'était un excellent organisateur. Il était extrêmement appliqué, mais trop peu économe.

A Alain Plantey : Il existe deux grandes ordonnances. Celle de 1681 contient non seulement le code de la marine civile, de la pêche et du commerce, mais aussi une véritable loi de protection du littoral qui établit entre autres que le littoral n'appartient pas au domaine privé, mais au domaine public. L'autre grande ordonnance est celle de 1689 portant sur la marine de guerre. C'est le code de la marine de guerre jusqu'en 1789 et même au-delà.

A Pierre Bauchet : Il m'est difficile de répondre brièvement à des questions aussi vastes. Il convient néanmoins de faire une différence entre les corsaires Barbaresques et la flotte de guerre des Ottomans. Les Barbaresques, qui opèrent leur razzias dans toute la Méditerranée et même jusqu'en Islande et représentent un grand danger, sont combattus par la marine française. Les Ottomans sont au contraire nos alliés. A partir de François I^r, il y a une politique objective d'alliance avec les Turcs pour contrer les Habsbourg.

La colonisation est certes un moteur du développement maritime. Mais ce lien n'est pas évident quand on regarde par exemple la politique d'exploitation du Canada.

Vous avez raison de souligner la création de la Caisse des Invalides de la Marine par Colbert. Colbert a mené une politique sociale tout à fait étonnante, notamment en inventant véritablement la sécurité sociale.

A Michel Albert : On a commencé à dire « la Royale » seulement à l'époque de la République et cela témoigne d'une certaine nostalgie, sans pour autant que l'on puisse en conclure que tous les officiers étaient de droite, bien au contraire.

Les peintres de marine sont effectivement un phénomène unique au monde.

En ce qui concerne Mazarin et Cromwell, durant le dernier épisode de la guerre déclenchée en 1635 entre l'Espagne et la France, pour faire l'emporter contre l'Espagne, la France de Mazarin s'allie à l'Angleterre de Cromwell qui a décapité le roi Charles I^r. Mazarin et Cromwell décident que la première citadelle qui sera prise par leurs deux troupes alliées sera remise à l'Angleterre. Et ce fut Dunkerque. La France l'a ensuite rachetée aux Anglais, au grand dam de ces derniers.

A Jacques Dupâquier : Le principal avantage de la Royal Navy n'était pas d'ordre technique, mais reposait sur la supériorité de la formation des officiers. Les officiers français apprenaient la danse, l'escrime et les mathématiques, enseignées à un très haut niveau, qui constituaient un barrage terrible pour tous ceux qui voulaient devenir officier de marine mais n'avaient pas la *bosse des maths*. Les Anglais n'avaient pas d'école formant les officiers. Ils prenaient des fils de marchands et des fils de capitaine à l'âge de douze ans ; ils les faisaient monter sur un navire et leur faisaient tout faire et partager l'ordinaire de l'équipage. Sur dix *midships*, neuf abandonnaient, étaient dégoûtés ou estropiés, mais l'un deux devenait un remarquable officier de marine, rompu à toutes les manœuvres. Quand on a voulu faire cela en France, sous Louis XV, ce fut un tollé général, car les dames de la Cour ne supportant pas l'idée que des aspirants officiers, leurs fils chérissés, pussent vivre comme de simples matelots.

A Jean Baechler : J'aurais du mal à refaire l'histoire de l'Europe. Quoi qu'il en soit, il ne faut pas oublier que l'Allemagne a été aussi une puissance maritime. En outre, il me paraît difficile de nier que l'Allemagne a constitué un puissant empire à divers moments de son histoire. Le Deutsches Reich de Charles Quint ou de Léopold n'était pas rien.

A Claude Dulong-Sainteny : Public et privé étaient en effet mêlés et la différence entre les deux ne fut pas perceptible avant Colbert. Il y avait interpénétration des intérêts publics et privés dès lors qu'il s'agissait de marine et de colonisation. Je ne peux donc que vous donner acte de votre remarque.

*
* *