

LA MAGNIFIQUE MARINE DE LOUIS XVI



Noëlle DESTREMAU

La magnifique marine de Louis XVI

Préambule

En allant à l'échafaud, une heure avant sa mort, Louis XVI interrompt ses prières pour demander : «A-t-on des nouvelles de Monsieur de La Pérouse ?». Le dernier rapport de l'expédition date du 7 février 1788 ; on saura, bien plus tard, que les deux frégates "La Boussole et l'Astrolabe" ont péri sur les récifs de l'île de Vanikoro.

Une des dernières pensées du Roi de France ira donc vers la mer ; elle a occupé toute sa vie et la magnifique marine que Louis XVI a laissée à la France en 1790 fut son œuvre et, sans doute, la plus belle réussite de sa vie de Roi.

Un historien, Taillemite, a pu écrire : «On peut penser que Napoléon ne serait pas mort à Sainte-Hélène s'il avait disposé de la Marine de Louis XVI !» — et aussi : «Crécy et Poitiers furent la conséquence logique de la désastreuse défaite navale de l'Ecluse, en 1340, comme Waterloo sera celle de Trafalgar».

CHAPITRE PREMIER

Le Roi marin.

La vraie passion de Louis XVI, ce ne fut pas la serrurerie, comme le disent certains historiens, ni la chasse, comme d'autres l'affirment : ce fut la Mer ! Et il mérita le surnom que lui donnaient ses proches : le Roi-marin.

L'instruction maritime des Enfants de France était souvent négligée ; la capitale est éloignée des côtes et l'intérêt se porte surtout vers les frontières et l'intérieur du pays. Le Roi Louis XV ne voit la mer qu'une fois, au Havre, en 1749 et, après le désastreux traité de Paris, en 1763, qui met fin à la guerre de Sept Ans, le Roi murmure : «La France n'aura jamais que la marine du peintre Vernet». Cependant, Louis XV confie à Choiseul le relèvement de notre puissance navale et il fait donner à son fils, le Dauphin Louis et à ses petits fils, une instruction maritime sérieuse.

Le plus passionné des trois petits garçons qui seront Louis XVI, Louis XVIII et Charles X, c'est le futur Louis XVI. Dès l'enfance, celui-ci porte un grand intérêt aux choses de la mer ; il est, comme ses frères, l'élève du grand peintre dessinateur, Nicolas Ozanne, qui donne aux jeunes princes, une formation pratique sérieuse grâce à d'excellents documents sur les différents types de navires. Des notions de vraie navigation leur sont aussi données sur les gondoles du Roi.

Louis XVI, travailleur, zélé, enthousiaste et doué d'une excellente mémoire, se passionne très vite pour les récits de voyage, la géographie, la cartographie. Son professeur est l'excellent géographe, Philippe Buache ; il enseigne l'océanographie à cet élève qui, à 8 ans, en 1762, grave des cartes avec une grande sûreté

de main et les colle avec soin. Cette curiosité d'esprit, cette impatience d'apprendre fait écrire au précepteur du futur Louis XVI en 1768 : "La Marine est l'étude favorite du jeune prince : il sait tout ce qu'on peut en savoir sans la pratiquer".

A 14 ans, le Dauphin a déjà un bon bagage mathématique ; il connaît bien l'astronomie et il apprend à fabriquer montres de marine, horloges et instruments de mesure. Ses livres préférés sont ceux d'Euler, le mathématicien suisse, constructeur de vaisseaux - et les voyages de Cook dont il dira plus tard : «Cook a agrandi le monde».

Avec une étonnante précision de traits, le jeune Dauphin dessine des cartes qui font connaître les découvertes des navigateurs. Devenu Roi, il aura un corridor aux cartes, un laboratoire de chimie, un cabinet de géographie. L'intérêt de Louis XVI pour les Sciences est d'ailleurs bien connu : le Roi protégera les savants et fera des expériences de physique avec l'abbé Nollet ; c'est le Roi qui finance les essais de Montgolfier et aussi les premières tentatives de bateaux munis de rames à vapeur du Marquis de Jouffroy. Et Louis XVI, qui a traduit le Robinson Crusoë, préparera avec le plus grand soin l'expédition de Galaup de La Pérouse. Le Roi a une vocation de navigateur ...

Cette véritable passion de Louis XVI pour la Marine a une importance considérable : rien, sous l'Ancien Régime, ne peut aboutir sans la volonté du Roi, or, Louis XVI a voulu le développement de notre flotte avec ténacité et grande suite dans les idées. Son intérêt vigilant pour le Département de la Marine l'a conduit à choisir trois grands ministres : Sartine, le Duc de Castries, le Comte de la Luzerne.

Ce Roi, grand, blond, aux yeux bleus, à la force colossale, excellent cavalier, excellent chasseur, ce Roi est simple, fort éloigné du sentimentalisme à la mode au XVIII^e siècle, et très réservé. Louis XVI aime la solitude et la chasse lui donne l'impression d'être

libre car le cérémonial lui pèse. Par malheur pour lui, il méprise les pamphlets et ne cherche pas à y mettre fin, une erreur qui lui coûtera cher, mais sa bonté n'est ni faiblesse ni ignorance.

Très jeune, le Dauphin manifestera son goût pour l'étude et une étonnante mémoire qui lui fait apprendre aisément le Latin, l'Anglais, l'Italien tandis qu'il progresse dans le domaine scientifique. Une bibliothèque considérable révèle les nombreux centres d'intérêt de Louis XVI devenu Roi dont la curiosité intellectuelle n'est jamais rassasiée. Cependant Louis XVI "bricole" : la serrurerie d'art n'a pas de secret pour ce Roi passionné de recherches techniques et devenu un véritable mécaniciens dont les connaissances stupéfient les ingénieurs de Cherbourg, en 1786.

Le Roi peut travailler jusqu'à 3 heures du matin et il se lève toujours tôt. Sa correspondance est immense et, dans le domaine maritime, il imposera toujours ses directives car il tient à ses prérogatives. Brusque parfois et toujours secret, Louis XVI témoigne d'une grande dignité en public et, s'il paraît balourd à pied, il est magnifique à cheval ! Sa profonde humilité reste évangélique : depuis le Sacre, le Roi sait qu'il exerce un véritable sacerdoce, garant de la tradition, et qu'il doit avoir un rayonnement spirituel. Au moment de monter sur le trône, Louis XVI dira : «Faire connaître Dieu et connaître Dieu, ces deux mots comprennent toute la science du gouvernement».

Sous son règne, la France dominera l'Europe et Franklin pourra écrire : «Louis XVI est le plus grand faiseur d'heureux qu'il y ait eu en ce monde !». Cependant, s'il accomplit en conscience tous ses devoirs de Roi, Louis XVI rêve de voyages, de continents à explorer, d'océans à écumer : il a la passion des choses de la mer et il se penche sur les cartes ...

Le relèvement de la Marine.

À l'avènement du jeune Louis XVI, 1774, notre flotte, gravement diminuée par la guerre de Sept Ans, est en convalescence. Quand Choiseul reçoit le portefeuille de la Marine, il constate cet état déplorable : «Les vaisseaux étaient abandonnés, les magasins vides, les officiers dans le plus grand découragement et le Ministre dans l'abandon et le dégoût». Choiseul construit des bateaux et s'intéresse à la Flotte mais en 1770, Louis XV confie le Ministère à un parlementaire, de Boynes, qui prétend calquer l'organisation de la Marine sur celle de l'Armée de Terre ! Réformes malheureuses qui mécontentent et désorganisent notre Flotte. Aussitôt sur le trône, Louis XVI renvoie de Boynes et le remplace par Antoine Gabriel de Sartine. Ce magistrat, ce lieutenant général de la Police devenu Ministre de la Marine se révèle un excellent administrateur et s'entoure de conseillers expérimentés et compétents. L'un deux sera le lieutenant de vaisseau Claret de Fleurieu que Louis XVI demandera plus tard comme gouverneur pour son fils.

Sartine reprend en main l'administration désorganisée par son prédécesseur ; le matériel est en mauvais état, il faut construire, pour mettre la Flotte en état de soutenir une guerre navale. Sartine part pour Brest en s'arrêtant à Saint-Malo et à Landernau. Il se penche sur tous les problèmes : les bois qui pourrissent dans la Penfeld, les vivres difficiles à conserver, les officiers qui naviguent trop peu, les cadres trop âgés, les rivalités entre intendants et officiers ... En septembre 1776, Sartine publie sept ordonnances très importantes, véritable Code de la Marine. Ces ordonnances réglaient l'administration des Ports et Arsenaux, les fonctions des officiers d'escadre et des officiers des ports, les Commissaires et les Syndics, le recrutement des matelots. Elles seront reprises en

1800 par Bonaparte quand celui-ci essaiera de reconstituer une Flotte anéantie par la Révolution.

Sous Louis XVI, les instructions de 1689 avaient établi quatre Corps d'officiers dont le premier, les officiers de vaisseau, s'appelait le Grand Corps, et trois arsenaux, Brest, Rochefort et Toulon. En 1776, Sartine maintient ces dispositions mais il crée les Ingénieurs du Génie Maritime, les Commissaires et les Contrôleurs de la Marine, les Administrateurs de l'Inscription Maritime, enfin le Corps Royal d'Infanterie, les fusiliers marins ; et il fonde trois Ecoles de Gardes marines où l'on se formera de 14 à 18 ans.

L'organisation actuelle de la Marine est fort proche de celle de Sartine.

En 1773, la France avait 66 vaisseaux de ligne et 37 frégates ; en 1780, quand Sartine s'en va, 82 vaisseaux, 71 frégates et 174 autres bâtiments : la Marine de Louis XIV est dépassée.

En quantité mais aussi en qualité : trois types de vaisseaux ont été créés. Les Trois Ponts de 110 canons, les Deux Ponts de 80 canons, les Deux Ponts de 74 canons ; les Chantiers Navals ont une activité remarquable, Toulon est dotée d'un grand bassin de radoub, l'arsenal de Rochefort est réactivé, la Flotte de guerre trouve partout des bases navales et les officiers sont enthousiastes. En 1777, le lieutenant de Granchain peut écrire : «Sartine a repris l'œuvre de Richelieu et de Colbert avec la plus grande ardeur et surtout la plus rare intelligence ; le génie de ces deux grands hommes souffrait en lui !».

La Marine, mal aimée, devient une force efficace et honorée ; le règne de Louis XVI est une des rares périodes de notre Histoire où la Marine connaît la faveur et l'intérêt de l'opinion publique : "Tout veut aller à la mer" disent les rapports, tant l'ardeur devient grande. Lorsque l'Amiral de Grasse perd 5 vaisseaux, aux Saintes

en 1782, la province de Bourgogne offre aussitôt au Roi un vaisseau de 110 canons et Louis XVI, aidé par tout le pays, peut mettre dix vaisseaux en chantier. La Monarchie a opté pour la Mer et la France a suivi ; pour la première fois, le Roi est tourné vers la mer plus que vers l'intérieur et cette volonté royale s'affirme pendant tout le règne.

Les Anglais, eux, nous surveillent et nous jalouent mais ils s'inspirent souvent de la France. Cependant, il nous faut un port sur la Manche en face de l'Angleterre qui en a deux. Nous manquons de base pour la Marine du Ponant, comme on dit alors (Atlantique et Manche) et le site de Cherbourg est choisi ; en 1779, on commence des travaux gigantesques qui ne s'achèveront qu'au XIX^e siècle. Louis XVI montrera son intérêt pour Cherbourg en s'y rendant en 1786.

Les canons en fonte ont remplacé les canons en bronze ; le minerai de fer est traité dans l'île d'Indret près de Nantes et plus tard au Creusot ; les sapins de la Baltique, les meilleurs, sont utilisés pour la mâture et les convois de bois se font par canaux et rivières de Riga à Brest. Après les Anglais, nous adoptons le doublage des coques en cuivre et la Marine met au point un excellent code de signaux, 33 pavillons et 9 flammes.

Les officiers généraux, solides et habiles marins, sont nommés au choix et doivent s'entraîner à la mer ; la rivalité reste tenace entre les officiers de la Royale, les Rouges comme on les appelait d'après la couleur dominante de leur uniforme, et les gentils hommes temporaires, recrutés de la Marine marchande ou acceptés à titre exceptionnel, les Bleus. Cependant, au moment de la guerre d'Amérique, l'ardeur de ces 865 officiers est remarquable. Les équipages, mousles, matelots, officiers mariniens sont levés par conscription maritime pour un an : c'est le système des classes. Sur un vaisseau de 80 canons, il y a 935 hommes d'équipage et 16 surnuméraires, pilotes, calfats, voiliers ... Sur la dunette et les gaillards, les soldats de marine qui assurent la garde et la police.

Les voiles, manœuvre haute et manœuvre basse, demandent des qualités physiques exceptionnelles en même temps qu'activité et intelligence. On grimpe à 30 mètres de haut sur une mâture inclinée par les très grands mouvements de l'Océan et il faut souvent affronter pluies, embruns et bourrasques. "Une main pour toi, une main pour le Roi !", telle est la règle ! La pratique de ce métier difficile demande que l'on commence à 9 ans : on sera matelot à 18 ans. Le mousse est agile, le matelot endurci mais, s'il a une dure vie, il a souvent l'amour de son métier en même temps que le mépris des "terriens". L'habileté manœuvrière des officiers et des équipages ainsi que leur entraînement font l'admiration de nos adversaires.

Enfin, c'est à Sartine que remonte l'institution réglementaire dans la Marine de la cérémonie des "couleurs" : salut au drapeau matin et soir, "si propre, écrit l'Amiral Auphan, à élever l'âme des exécutants au-dessus du scepticisme du siècle ...".

A l'approche d'un conflit, on recrute des hommes dans tout le royaume : la guerre d'Amérique va demander beaucoup de marins, des parisiens comme des alsaciens et on établira une carte d'échange de prisonniers, un amiral contre 60 matelots, un lieutenant contre 40 matelots ...

L'hygiène est de plus en plus surveillée par les Ministres car le scorbut et le typhus font d'énormes ravages dans ces grands voiliers qui sont de véritables villes flottantes ; les locaux sont exigus, l'atmosphère toujours humide, les vêtements trempés et difficiles à sécher, l'eau douce trop rare pour laver et se laver. Les épidémies font des hécatombes dans les équipages et Sartine exige que l'on surveille l'alimentation, l'habillement (le sac du marin sera bientôt créé), la propreté des bateaux et des hommes. Ceux-ci doivent se raser et changer de chemise, prendre deux bains par semaine, posséder un hamac individuel. De plus, l'air sera régénéré partout et surtout dans les entreponts ; la cale et le faux pont seront même parfumés. Enfin, une nourriture

végétale luttera contre le scorbut et, comme la diététique est déjà connue, de grands progrès seront réalisés et le nombre des malades diminuera rapidement.

La guerre d'Amérique

1775, les colonies américaines se révoltent contre la métropole.
1778, le Roi de France signe un traité d'amitié et de commerce avec les colons.

La guerre approche à l'Ouest mais Sartine se préoccupe aussi de la situation en Inde, en Extrême-Orient et aux Echelles du Levant, ainsi nommées parce que l'on descend à terre par une échelle, scala. Un très beau navire de commerce, "Le Sartine" est envoyé dans les Indes ; il se battra aussi à Gibraltar, avec Barras, le futur Directeur à son bord ; mais le Sartine s'échoue dans le port de Marseille et "la sardine a bouché le port". devient la plaisanterie des Marseillais !

A Boston, le sang coule et le Congrès américain met Washington à sa tête ; les colons se tournent alors vers la France et l'Espagne, Franklin vient à Paris. Le Ministre Turgot ne veut pas de guerre mais le Ministre Vergennes pense que l'occasion est belle d'effacer l'humiliation de la guerre des Sept Ans et le Roi l'approuve. Louis XVI nomme son cousin, le Duc de Chartres, futur Philippe Egalité, Lieutenant Général des Armées Navales et il envoie ses frères, Provence et Artois, inspecter les ports. Il faut montrer à l'Angleterre que sa prédominance sur les mers n'est pas totale quoique un député anglais ait affirmé avec orgueil : "Dans aucune partie du monde, on ne doit tirer un coup de canon sans la permission de la Grande Bretagne !. L'Angleterre s'inquiète d'ailleurs du redressement de notre Marine, les rapports sont tendus, les incidents nombreux.

Un traité secret d'alliance militaire avec les Insurgents est signé en février 1779 et l'Amiral d'Estaing a mission d'attaquer. Il part de Toulon avec la flotte du Levant tandis que l'Amiral d'Orvilliers

commande à Brest les 18 vaisseaux de ligne de la flotte du Ponant. Les Anglais attaquent notre frégate, la "Belle Poule", en juin 1779 : la caronade anglaise, canons à tir courbe et boulets explosifs, est redoutable et les Anglais tirent "dans le bois" ; mais la Belle Poule rentre à Brest après une défense héroïque et, en juillet, l'Amiral d'Orvilliers appareille et s'arrête à Ouessant. L'amiral anglais Keppel attaque et d'Orvilliers commande une manœuvre que ne comprend pas le Duc de Chartres, à l'arrière-garde. Ce dernier sera moqué à Paris mais la bataille indécise d'Ouessant a cependant fait partir la flotte anglaise, résultat très encourageant.

Pendant ce temps, l'Amiral d'Estaing fait route, trop lentement, vers l'Amérique du Nord, 87 jours de traversée qui donnent à l'amiral anglais, Howe, le temps d'échapper aux Français ; cependant l'hégémonie anglaise est ébranlée sur les côtes d'Amérique et le Congrès Américain est satisfait.

Cette année 1779 a donc vu le renouveau de la Marine Française après un effacement de 3/4 de siècle : elle a tenu tête à l'Angleterre et montré son esprit offensif : "L'attitude défensive ne correspond pas au caractère français" affirmait Sartine dont le premier Lord de l'Amirauté britannique John Montagu, écrivait : «Nous sommes forcés d'admirer son génie et nous ne pouvons que gémir de n'avoir pas un homme comme lui !».

Sartine cependant quitte le Ministère en 1780 car Necker trouve ses dépenses trop lourdes mais le Roi se sépare de lui à regret ; Louis XVI nomme à la Marine le Duc de Castries et celui-ci continue l'œuvre commencée et sera un excellent ministre. La Royale sait pourtant que la Marine a pris consistance avec Sartine qui a édifié "la plus belle flotte que la France ait jamais connue".

En 1780, victoires de Rochambeau aux Antilles et du Lieutenant Général de Guichen à la Jamaïque ; et en 1781, le Duc de Castries fait partir de Brest une puissante escadre, 28 vaisseaux et 3 500 hommes de troupe, une des plus belles escadres sous pavillon

français, commandée par l'Amiral de Grasse. Celui-ci barre la route à l'escadre anglaise qui veut aider la garnison assiégée à Yorktown et la ville capitule en octobre 1781 ; la capitulation de Yorktown produit un effet moral immense sur la Grande Bretagne qui perd tout espoir de vaincre les Insurgents.

Lamotte Picquet, lui, s'illustre en Espagne et Suffren, un étonnant marin, dans l'Océan Indien. Ces victoires répétées, cette longue guerre, la seule guerre uniquement maritime que la France ait livrée, ont révélé la puissance et la solidité de la Marine Française ; la paix est signée à Paris en 1783, les Anglais reconnaissent leur défaite, les colonies américaines sont libres. Une guerre qui a épuisé nos finances et qui sera la principale cause de l'ouverture des Etats Généraux mais une guerre juste dont la France tirera un bénéfice moral. Le Roi de France d'ailleurs, comme les autres rois, a une prudence de propriétaire : il ne veut pas écraser ses voisins mais montrer sa force en se faisant respecter ; les guerres de l'Ancien Régime ne sont pas, comme nos guerres modernes, des entreprises furieuses de destruction qui entraînent de durables haines.

La guerre d'Amérique terminée, le Duc de Castries continue à moderniser nos ports, à construire des bateaux, à améliorer la vie à bord. Les Ecoles Navales, les Borda (Borda est ingénieur, inspecteur des constructions navales) donnent aux élèves un bon enseignement théorique et une remarquable instruction pratique. Avec Borda, l'ingénieur Sané, notre meilleur constructeur de navires, met sa science et son talent au service d'un personnel de valeur dont la conscience professionnelle est remarquable. Ces deux grands Ministres ont toujours eu les encouragements du Roi pour imposer une véritable politique de la mer et de l'outre-mer.

C'est le Duc de Castries qui crée les chirurgiens et les aumôniers d'escadre ; c'est lui qui conseille au Roi de donner le nom des grands marins français aux bateaux en construction : le Duquesne, le Tourville, le Dugay-Trouin, le Jean-Bart. La Marine Française est présente sur toutes les mers avec une intense activité scientifique et

commerciale quand Castries démissionne en 1787, laissant la place au Comte de La Luzerne qui continuera la même politique.

A la fin du règne de Louis XVI, nous avons la plus puissante marine à voiles que la France ait jamais possédée et l'historien anglais Jenkins lui rend hommage en s'écriant : «Vraiment, c'était une belle Marine qui pouvait être fière de ce qu'elle venait d'accomplir !».

CHAPITRE QUATRIEME

A la découverte du Pacifique

Le XVIII^e siècle est le siècle de la découverte des grands espaces maritimes ; en 1760, le Pacifique est encore presque inconnu : en 1840, il sera exploré.

Bougainville part de Nantes en 1766 avec "La Boudeuse" et "L'Etoile", franchit le détroit de Magellan, arrive aux Touamotou et puis à Tahiti, l'île verdoyante, enchanteuse, où il embarque le tahitien Aoturu, devenu son ami. Bougainville explore aussi les Nouvelles Hébrides et il arrive aux Molusques. Brillant résultat ; les Anglais, eux, peuvent se glorifier des voyages de Cook.

Quand les canons se taisent, quand Louis XVI, roi bâtisseur, entreprend de grands travaux à Paris, à Versailles, à Fontainebleau, quand les routes de France deviennent, grâce au Roi, de vrais jardins, enfin quand la victoire réjouit un royaume qui connaît sécurité et prospérité, alors le Roi se penche sur ses cartes, s'enthousiasme des découvertes maritimes et décide un grand voyage autour du monde. Louis XVI ne veut pas laisser à l'anglais Cook "le soin de s'occuper d'achever la description du globe terrestre". Ce voyage, celui de La Pérouse, le Roi le préparera lui-même : ce sera une entreprise scientifique, la seule de cette importance qui soit prise en charge par le gouvernement d'un grand pays.

Jean-François Galaup de La Pérouse, un enfant d'Albi, a fait la guerre de l'Indépendance Américaine, s'est illustré à la baie d'Hudson, a navigué avec l'Amiral de Grasse et s'est toujours révélé un excellent marin, cultivé et diplomate de surcroît.

Louis XVI le choisit pour diriger l'expédition et La Pérouse emmènera pour commander le second bateau, son ami Fleuriot de Langle, un savant, lui.

Le Roi rédige lui-même la préparation du voyage et le Duc de Castries écrira : «Le Roi traça de sa main une grande partie des instructions qui m'ont été remises». L'intendant de marine, ancien compagnon de Bougainville, Fleurieu, dresse les cartes mais le travail est réglé par Louis XVI dans les plus petits détails. Le Roi se penche sur les escales, l'hygiène, la cargaison, les pêches, la discipline ... Feront partie de l'expédition deux ingénieurs, deux astronomes (Monge est l'un d'eux), un dessinateur, un interprète (le jeune de Lesseps un minéralogiste, un jardinier et trois artistes qui peindront costumes et paysages. De nombreux instruments sont embarqués : horloges de marine, chronomètres, lunettes, sextants, boussoles et les instruments nouveaux, octants, cercles à réflexion, mégamètres... On emporte aussi les outils pour les réparer.

Le Roi fait de nombreuses recommandations humanitaires : vivre en bonne intelligence avec les indigènes et ne recourir aux armes qu'en cas de nécessité : "Sa majesté regarderait comme un des succès de l'expédition qu'elle pût être terminée sans qu'il en eût coûté la vie à un seul homme". On emportera aussi des objets utiles aux indigènes, haches, scies, briquets – et des graines de légumes et de fleurs. Les fleurs ! la passion du Roi qui les choisit pour le jardin de Trianon et les fait sculpter dans les boiseries de sa bibliothèque !

Louis XVI se préoccupe beaucoup de l'hygiène et de la santé des équipages ; il donne des instructions fort précises : vivres frais, savon, médicaments, exercices de grand air, parfums, ventilateurs... Et le Roi veut tempérer la sévérité d'une discipline obligatoire. "Que les officiers conduisent, dirigent, protègent les équipages avec la plus grande humanité et la plus grande douceur". Conception nouvelle des rapports entre supérieurs et inférieurs !

Le Mémoire rédigé avant le départ par l'Académie des Sciences

demande aux navigateurs d'étudier le magnétisme terrestre, de calculer la forme de la Terre, de vérifier la température des mers et des courants connus et inconnus ; ils doivent même emporter de petits ballons aérostatiques qu'ils enverront dans la haute atmosphère !

C'est le 1er août 1785 que les frégates, commandées par La Pérouse et de Lange, quittent Brest pour entreprendre ce voyage si bien préparé. Les savants que l'on emmène, contemplent avec ahurissement la Boussole et l'Astrolabe : il y a de quoi ! Des paquetages et des sacs s'entassent dans tous les recoins et les ponts ressemblent à des basses-cours ! Cinq vaches sont attachées au grand mât, une trentaine de moutons bêlent dans la chaloupe, une vingtaine de cochons grognent sur les passavants, deux cents poules sur la dunette, des sacs de pommes de terre partout, des haricots, des fruits, des choux, des laitues et même du poisson séché suspendu aux haubans ! Les hommes se casent comment ils peuvent et la présence des savants réduit encore l'espace dont ils peuvent disposer ; les chambres sont étroites, pleines de malles et de colis. Les officiers et les savants disposent d'un réduit "grand comme une armoire" et cette situation durera pendant plus de deux ans !

Au cri de "Vive le Roi" : les deux frégates sortent du goulet de Brest ; il fait beau et, malgré l'heure matinale, une foule se trouve sur les quais et une quantité de bateaux de pêche accompagne les frégates : hommes et femmes font de grands gestes, agitent leurs chapeaux et souhaitent bon voyage aux 300 hommes qui partent : 6 seulement reviendront...

La Pérouse est debout sur la passerelle du La Boussole ; il se sent soudainement mal à l'aise : la frégate, lui semble-t-il, voguant à pleines voiles remplies de vent et claquant, la frégate ne répond pas au gouvernail aussi vite qu'elle devrait. La Pérouse, un homme de mer, expérimenté acquiert une certitude : La Boussole devrait virer plus vite et ce faible retard que personne ne remarque, excepté le Commandant, aura des conséquences fatales au milieu des récifs.

La Pérouse comprend que le fret de La Boussole doit être disposé de façon différente et qu'il faut déplacer légèrement vers l'avant le centre de gravité du bateau : une manœuvre difficile que l'on exécute parfaitement en pleine mer !

Et les deux frégates voguent sur l'Océan ; elles franchiront le Cap Horn et continueront jusqu'à la Sibérie. Jean-Baptiste de Lesseps, l'interprète, quitte alors l'expédition, septembre 1787, arrive à Moscou après avoir traversé à grand peine la Sibérie et rentre en France où il rapporte les premiers résultats du voyage et les découvertes maritimes. On le fête à Versailles et le Roi le reçoit avec honneur, 22 septembre 1788. Personne ne sait alors que les frégates sont déjà perdues, corps et biens !

Revenons à l'expédition ; en 1787, les bateaux sont aux îles Samoa, des îles merveilleuses qui réservent aux Français un excellent accueil ; cependant La Pérouse remarque les nombreuses cicatrices que portent les indigènes ; ce sont donc des guerriers qui peuvent se montrer redoutables. La Pérouse n'est pas disciple de Rousseau et ne croit pas au "bon sauvage" si à la mode en France...

Le lendemain de l'arrivée, le Commandant de l'Astrolabe, Fleuriot de Langle, le savant Lamanon et quelques matelots visitent l'île et trouvent un joli golfe avec une cascade d'eau claire. Fleuriot de Langle demande à La Pérouse d'y retourner, de rincer les barriques et de les remplir de cette eau fraîche et pure. La Pérouse refuse, il est inquiet mais devant l'insistance de son ami, il donne à regret, l'autorisation demandée.

Deux chaloupes quittent les frégates, le jour suivant, avec deux canots qui contiennent les fûts vides, 20 marins partent, 4 officiers et le Professeur Lamanon ainsi que quelques soldats de Marine armés. Un cap les cache aux frégates et ils sont hors de portée des canons, ce qui préoccupe La Pérouse.

On arrive... mais l'aspect du golfe a changé, la marée est basse et les

chaloupes sont vite immobilisées dans le canal naturel formé par le petit ruisseau. Et puis... 200 indigènes sont là mais avec femmes et enfants ce qui rassure Fleuriot de Langle. On roule le fûts, les soldats surveillent. Tout à coup un Samoan prend un maillet de bois et frappe brutalement un des marins qui riposte. Fleuriot de Langle fait jeter le polynésien par-dessus bord et l'homme s'en va au milieu des rires et des huées.

Quelques minutes après, un demi-millier d'indigènes entourent les Français, visages menaçants; Fleuriot de Langle comprend le danger et ordonne de tirer rapidement les chaloupes en eau profonde ; il monte dans la sienne, s'assied à la poupe et, devant les figures menaçantes, il tire son pistolet. Aussitôt les indigènes l'attaquent, le jettent par dessus bord et lui écrasent la tête à coups de blocs de coraux ; une grêle de pierres tombe sur les marins. Alors un sous-lieutenant ouvre le feu mais, pendant qu'on recharge les fusils, les Samoans se ruent de nouveau avec leurs massues de blocs de corail. Les soldats de marine essaient de protéger la retraite avec leurs baïonnettes. Des frégates, on entend les coups de feu mais quand La Pérouse arrive, c'est pour trouver 12 morts dont Fleuriot de Langle et le savant Lamanon et 27 blessés graves.

La Pérouse a perdu son ami ; il a perdu aussi des hommes précieux et irremplaçables, matelots et canonnières d'élite ; les effectifs sont presque trop réduits pour la manœuvre difficile des voiliers.

Les marins demandent à venger leurs camarades mais La Pérouse se contente de tirer un coup de canon ; il craint de punir ceux qui ne sont pas coupables et il écrira : "Je craignis de me tromper au choix des victimes et le cri de ma conscience leur sauva la vie !" – mais il écrit aussi ces lignes sévères : "Je bous cent fois plus de colère à l'égard de ces philosophes qui soutiennent de telles inepties que contre les sauvages eux-mêmes. Lamanon qu'ils ont massacré, nous déclarait encore le soir précédent que ces gens-là avaient moralement bien plus de valeur que nous !"

La perte est cruelle ; un voile sombre recouvre la vie du bord et plusieurs blessés meurent. On fait voile pourtant vers Botany Bay et La Pérouse continue son voyage selon les directives données par le Roi : "Je ferai absolument tout ce qui m'est enjoint par mes instructions" affirme la lettre qui part d'Australie, dernier signe de vie des frégates. La Boussole et l'Astrolabe appareillent le 10 mars 1788 et les marins anglais qui feront parvenir le courrier, les voient passer faisant route vers le Nord. Ce furent les derniers blancs à voir ces bateaux dont on saura, beaucoup plus tard, la fin tragique sur les récifs de l'île Vanikoro.

En 1791, Louis XVI envoie l'amiral d'Entrecasteaux à la recherche des frégates ; l'amiral passe au large de Vanikoro et le journal de bord porte seulement "Ile inconnue en vue". Des survivants de l'expédition se trouvaient à peu près sûrement à Vanikoro car d'Entrecasteaux voit des fumées sur les pics de l'île, des fumées signal d'appel et l'amiral veut accoster ; mais en 1791 les équipages n'obéissaient déjà plus ; d'Entrecasteaux a, avec eux, les plus grandes difficultés, il meurt peu après et son expédition finit fort mal.

C'est Dumont d'Urville au XIXe siècle qui trouva des épaves des frégates et les recherches faites en 1964 ont à peu près complètement éclairé ce naufrage. La Pérouse était un excellent marin : il est donc impossible qu'il y ait eu erreur de sa part mais les tornades redoutables et imprévisibles du Pacifique ont dû jeter les bateaux sur les récifs de Vanikoro et il faut se souvenir que La Pérouse avait perdu, au Samoa, des hommes irremplaçables.

L'amiral de Brossard qui a fait, en 1964, des recherches dans l'île où il retrouva la cloche de l'Astrolabe avec date et inscription, a subi, lui aussi, une redoutable tempête à Vanikoro. Et l'amiral de Brossard affirme que la vitesse du vent était telle qu'aucun voilier du temps de La Pérouse ne pouvait l'affronter. Il aurait fallu gagner le large mais les frégates étaient certainement trop près de l'île pour pouvoir manoeuvrer... On comprend l'interrogation angoissée du Roi Louis XVI allant à l'échafaud : "A-t-on des nouvelles de Monsieur de La Pérouse ?"

Il reste que la contribution du voyage de La Pérouse à la connaissance du Pacifique est fondamentale. Il reste aussi que ce magnifique projet de voyage autour du monde est en accord avec l'optimisme des dernières années de l'Ancien Régime : volonté, confiance en soi, force et souveraineté. La mer prend une importance extrême, les sciences de la navigation se perfectionnent, les contacts avec des civilisations différentes se multiplient : ce travail immense influe sur les idées, la littérature, la philosophie, les rêves... Et l'initiative vient surtout de la France, qui a su choisir des hommes de valeur, du souverain et de ses ministres.

Les marins sont accompagnés de savants et les nouveaux instruments permettent des calculs exacts tandis que les journaux de bord donnent des renseignements utiles à l'Académie des Sciences. La mer, c'est la richesse pour les marchands ; les grands ports français deviennent opulents : Bordeaux, Nantes, Rochefort, Marseille, Toulon. Et, pour la première fois, l'intérêt de la France va vers les grands espaces maritimes; Louis XVI a compris, le premier, que la prospérité du royaume dérive de la mer et Washington le comprend aussi qui écrit : "La Marine aura toujours un rôle décisif" tandis que le succès du roman "Paul et Virginie" montre l'importance de l'exotisme dans les esprits.

La fin du XVIIIe siècle est sans doute le seul moment de notre Histoire où la France connaît un progrès rapide de la société marchande au détriment de la société administrative ; le seul moment où les grands ports s'intègrent dans la communauté nationale et assurent à la France une supériorité commerciale ; entre 1789 et 1815 celle-ci passera à l'Angleterre !

Le Roi à Cherbourg

Marie-Antoinette, parlant du voyage de Louis XVI à Cherbourg, écrit : "C'est la démarche la plus marquante que le Roi ait faite pendant son règne". Les travaux maritimes de Cherbourg furent en tout cas les plus importants que Louis XVI entreprit : "Le Roi arme un obusier braqué sur le ventre de la Grande-Bretagne" lit-on dans le Journal d' Aimée de Coigny. Ce grand port de Cherbourg qui deviendra le port de guerre de la Manche, Louis XVI le visite en 1786.

Avant de partir, le Roi élève dans ses bras puissants son second fils, le Duc de Normandie, futur Louis XVII – "Embrasse-moi, mon petit normand, dit-il, je vais voir ton pays". A 5 heures du matin, le Roi quitte Rambouillet, accompagné des Maréchaux Castries et Ségur. Les journaux écrivent : "Sa Majesté aura peu de suite et ne courra qu'à 4 ou 5 chevaux". Pour un tel parcours, cela est modeste ; l'escorte est réduite aussi, 27 personnes dont deux écuyers cavalcadours. Dans le carrosse du Roi, le Prince de Poix, capitaine des Gardes, le Duc de Villequier, gentilhomme de la Chambre et le Duc de Coigny, premier écuyer.

Sur les ordres du Roi, une étude très sérieuse de la province a été faite par le ministre Calonne avec l'aide des deux Intendants de Normandie. Tout est exposé à l'attention du souverain : les ressources et les besoins de la province, le "tourisme" aussi et Louis XVI sera parfaitement renseigné.

Le voyage durera du 21 au 26 juin 1786 et le Roi assistera à l'immersion du 9^e cône de la digue en construction. C'est l'ingénieur Cessart qui a trouvé les méthodes d'établissement d'une digue en eau profonde dans une mer dangereuse ; elles donneront naissance

aux méthodes de constructions modernes pour plate-forme de forage de pétrole en Mer du Nord. Le hollandais Cloutz s'écriera émerveillé : "Le nouveau port de Cherbourg suffirait seul à immortaliser un règne".

C'est le 21 juin que le Roi passe à Houdan et il est tellement acclamé qu'il sort de sa voiture pour répondre à la foule. Une femme se jette à genoux ; elle demande quelque secours, elle a 12 enfants ! Le Roi répond avec bonté qu'il satisfera sa demande et cette femme fond en larme : "Je vois un bon roi, je ne désire plus rien au monde" et elle souhaite embrasser Louis XVI qui dit oui et ajoute : "A mon tour, madame !"

A Laigle, le sol est jonché de fleurs et 50 jeunes filles viennent offrir leurs vœux au Roi. A Caen, c'est la cohue ! Le Roi passe au pas, sans escorte et chacun peut l'acclamer ; il dote une jeune fille qui attend un enfant et que ses parents ne veulent pas marier dans la pauvreté. Le Maire, les échevins le haranguent et lui remettent les clefs de la ville avec la devise "Apertis cordibus" "A cœur ouvert". Embrassades, cliches carillonnantes !

Le Roi est enivré de bonheur mais il a faim et il s'installe bonnement à table d'hôte, demandant avec son naturel habituel du pain, du beurre, des œufs ! La population ovationne follement ce Roi si bon et si simple et Louis XVI murmure : "Pourquoi reçois-je ici des témoignages d'amour auxquels je ne suis point habitué ?" Le silence lui répond. Alors le Roi, tristement : "Je le vois, il faut qu'on m'ait fait une mauvaise réputation à Versailles !" – et son regard se voile. Le Roi le constate trop tard : il a méprisé les pamphlets, il a laissé rire de lui, il s'est réfugié dans la solitude...

Cependant la belle humeur du Roi revient vite et il écrit ce billet à la Reine : "L'amour de mon peuple a retenti jusqu'au fond de mon cœur. Jugez, si je ne suis pas le plus heureux roi du monde !" Le Roi va voir la mer, son rêve de toujours !

L'arrivée à Cherbourg, le 22 juin au soir, est un éblouissement : illuminations magnifiques, lumières sur le port, bateaux qui ressemblent à des arbres de Noël avec de gros fanaux sur les mats et les vagues. Le carrosse royal reçoit un accueil délirant. A 3 heures du matin, Louis XVI revêt sa magnifique tenue écarlate, ornée de la double broderie des lieutenants généraux entrelaçant des lys d'or. Gilet chamois, boutons en diamants, culottes rouges comme les hauts gradés du Grand Corps de la Marine. Ce bel habit brodé d'or, le Roi le fera mettre dans la berline en partant pour Varennes en 1791 ; il parviendra au futur Louis XVIII.

Dès son lever, le Roi entend la messe et part aussitôt inspecter les fortifications du Port avec les officiers et le commandant militaire Dumouriez. Les officiers de marine lui sont présentés et Louis XVI, sur son carnet, note leurs noms : "Il faut bien que nous fassions connaissance" dit-il avec bienveillance. Le Roi monte ensuite sur le cône royal : on avait dressé une tente et on servit un "ambigu" c'est-à-dire une collation sous ce pavillon. Aux côtés du Roi, la Duchesse d'Harcourt, femme du gouverneur de Normandie, qui recevait le Roi à l'Abbaye du Vœu, et la Marquise de Guerchy. Louis XVI monte ensuite dans le canot royal, très riche, avec les Pavillons des Galères et 20 rameurs, vêtus de blanc, écharpes rouges ; les musiciens étaient ceux du régiment de la Reine. Le Capitaine de Vaisseau de La Bretonnière, auteur des plans de la digue de 3 712 mètres, reçut les compliments du Roi ; il commandait ce canot et se tenait, nu-tête, à côté de Louis XVI et du Duc d'Harcourt. Dans leur enthousiasme, beaucoup de gens se jetaient à la mer...

Dans le canot, le Roi macule de goudron son beau costume mais il refuse de le changer et il affirme que cette tache le satisfait encore plus ! Les travaux de la digue passionnent Louis XVI ; au cri de "Vive le Roi", il voit placer et immerger le 9^e cône, chargé de pierres, qui atteint le fond en 28 minutes. Cette titanesque construction, cet immense labeur montre que le Roi travaille pour le présent et pour l'avenir : la digue de Cherbourg sera inaugurée en 1858. Cependant Louis XVI a l'œil sur tout car il remarque un accident, saisit un

médecin par le bras et l'envoie aussitôt auprès des blessés qui recevront de généreuses pensions.

Toute la journée, le Roi visite le Port et demande des explications techniques ; l'étendue de ses connaissances rivalise avec celles des meilleurs ingénieurs : les officiers sont enthousiastes et conquis !

Le lendemain, Louis XVI embarque sur le "Patriote" et on croise au large pendant plusieurs heures : mauvaise mer, vent et houle. Le chef d'escadre, Albert de Rions, et son état-major sont surpris par la pertinence des questions du Roi qui connaît et comprend les moindres détails d'un métier fort savant. Le Roi prend ensuite lui-même le commandement de ce Vaisseau de ligne et fait exécuter parfaitement évolution et manœuvres à la surprise des officiers. Le Roi connaît alors un prodigieux succès et l'admiration des équipages.

Après cette longue inspection, Louis XVI rédige des instructions personnelles pour les commandants et il parle longuement avec les matelots ; ceux-ci sont pleins de confiance : le Roi a vaincu sur mer, il doublera par la mer la prospérité du royaume !

A bord du Patriote, Louis XVI dîne d'un pâté de poisson et quand l'amiral de Rions fait virer de bord, il demande : "Où nous mène ce vent ? – "Sire, en Angleterre" – "Oh, j'irais volontiers. Les Anglais ne nous recevraient pas mal et, dans ce pays-là, on ne trompe pas les rois !"

Sur les bateaux, sur les quais, dans les rues, on crie "Vive le Roi. Notre bon Roi !" et Louis XVI, ivre de bonheur : "Vive mon peuple !" et il déclare : "Je n'ai jamais mieux goûté le bonheur d'être roi que le jour de mon Sacre et depuis que je suis à Cherbourg !"

Sous des arceaux de verdure, le Roi quitte la ville et gagne Honfleur où il embarque sur la frégate "L'Anonyme" pour une traversée de plus de trois heures. Debout sur le tillac, tel un vieux marin, le Roi

regarde avec attendrissement la foule qui se presse sur la rive et ne le quitte pas des yeux. Quand on accoste, la garde veut contenir les gens venus en habits de fête mais le Roi supplie : "Laissez-les m'approcher : ce sont mes enfants !" Alors volent chapeaux et bonnets, la foule crie son bonheur de vivre sous un tel roi, beaucoup pleurent de joie...

Au Havre, le Roi visite le port et aucun détail ne lui échappe ; il veut même voir le chauffage d'un navire au radoub et il passe l'inspection des calfats. Ensuite, le Roi préside au lancement d'un navire marchand, le "Louis XVI" qui se trouve encore au Musée de la Marine à Paris, et il murmure : "Rien n'est plus beau".

A son lever, le lendemain, le Roi reçoit un paon blanc, présent traditionnel de l'Abesse de Montvilliers au souverain qui traverse ses terres ; et Louis XVI monte à Igouville pour contempler l'admirable vue sur la Manche et aussi le paysage normand, les arbres, les maisons, les fleurs, la splendeur d'un bel été !

A Rouen, tous les habitants sont dehors : le Roi passe sous un arc de triomphe et répond aux acclamations ; de minute en minute tonne le canon du vieux palais, les carillons sonnent joyeusement sans arrêt. Rouen est devenu un port de mer, la Seine est comble d'embarcations de toute sorte avec flammes et pavillons. Le doyen du Chapitre prononce, à la satisfaction du Roi un discours "élégant et court". Le Duc d'Harcourt, commandant en chef de la Province, présente les Parlementaires et le Roi dîne au Palais épiscopal chez le Cardinal de La Rochefoucauld dans une vaste salle dont les portes restent ouvertes à tous.

Infatigable, Louis XVI descend à pied la rue du Grand Pont pour voir encore un navire puis il se rend à Gaillon, la résidence d'été du prélat. La journée du vendredi 25 juin s'achève par un souper offert à minuit par le Cardinal.

Il faut rentrer à Versailles ! le Roi ne se presse pas et prend la route

de Vernon, Mantes, Meulan, Triel et Saint-Germain où les acclamations deviennent moins ferventes. Louis XVI s'en rend compte : "Je m'aperçois que j'approche de Versailles mais j'en sortirai plus souvent et j'irai plus loin que Fontainebleau".

En 1790, les Gardes Nationaux de la Fête de la Fédération demanderont au Roi de faire la tournée des grands ports et Louis XVI dit oui ; mais l'Assemblée interdit ce voyage car elle craint un regain de la popularité du Roi. Louis XVI sera donc toujours éloigné de la mer qu'il aime avec passion. Mirabeau s'efforcera de faire partir la famille royale en Normandie, la province fidèle entre toutes : hélas, en 1791, c'est la direction de l'Est que prendra le Roi en quittant Paris. Le prochain voyage de la famille royale s'achèvera à Varennes !

En 1786, Louis XVI qui a 32 ans, fut un roi heureux ; Thierry, son premier valet de chambre, écrit : "Notre maître est revenu, comblé de joie et des bénédictions qu'il a reçues sur son passage. Je sais plus qu'un autre combien il en est digne !" 1786, trois ans avant la Bastille !

Jusqu'en 1790, le Maréchal de Castries puis le Comte de la Luzerne poursuivent l'œuvre considérable entreprise dans la Marine dès l'avènement du Roi : amélioration de la condition des équipages, meilleure qualité du recrutement, meilleur échelonnement des grades, chantiers navals en pleine activité dans tous les ports, services réguliers par paquebots avec l'Amérique du Nord et l'Angleterre, développement de Brest, Rochefort, Toulon, Agde et Port-Vendres où un obélisque en marbre marque l'avènement des travaux de Vauban.

Et la Reine soutient la politique maritime du Roi puisqu'elle refuse le collier de diamants que lui offrait son mari en répondant que "la construction d'un navire était une dépense bien préférable à celle que celle que le Roi lui proposait".

A l'avènement de Louis XVI, la France a 60 bâtiments en mauvais état – en 1789, 280 bâtiments tandis que l'Angleterre en a 170...

On comprend l'enthousiasme d'un contemporain qui écrit dans son Journal : "La France de la douceur de vivre était aussi la première puissance du monde : tout était neuf et fier, ports, fabriques, routes, bâtiments, frégates de Sané, canons de Gribeauval !"

La Révolution détruit notre Marine

William Pitt avait écrit : 25 millions de fonds secrets pour financer la campagne électorale des Etats Généraux, c'est faire la guerre d'une manière plus sûre que par les armes". Et, dans un journal de la fin du siècle, nous lisons : "Quelle nation a été l'immédiate et presque unique bénéficiaire de la Révolution française, c'est l'Angleterre ! Depuis, le monde est anglais. Nos capitaux évadés ont rempli les coffres de la City et armé les vaisseaux britanniques".

La belle Marine de Louis XVI va disparaître, en effet, dans la tourmente révolutionnaire au profit de la Marine anglaise : "La mer, c'est la richesse !", disait-on dans nos grands ports. Une des destructions les plus lourdes de conséquences pour l'avenir de la France, ce sera la destruction de notre Marine, à son zénith en 1789 et qui, dix ans plus tard, n'existera plus !

C'est par idéologie, au nom de l'égalité, que la Marine a été détruite en quelques années; cependant, elle ne montre pas de méfiance pour la Révolution à ses débuts mais on en veut aux hommes de la mer, qui sont à part, et aux officiers du Grand Corps qui viennent d'ailleurs maintenant de toute origine sociale. Il faut tarir le recrutement et supprimer l'autorité en encourageant l'indiscipline. Des troubles éclatent dans les ports, surtout à Toulon où les avanies que subit l'Amiral Albert de Rions l'obligent à démissionner. Bougainville s'en va aussi et puis le ministre La Luzerne ; mais, sans tenir compte de cet affaiblissement des forces navales, la Convention déclarera la guerre à l'Angleterre en 1793 et affrontera, avec une étonnante inconscience, la puissance Royal Navy.

En février 1790, apogée de notre Royale, le ministre La Luzerne écrit fièrement au Roi : "A quelque époque qu'on veuille se reporter,

jamais la France n'avait pu mettre en mer des forces navales si considérables !" Et dans le long Mémoire adressé à Louis XVI, La Luzerne vante la qualité des navires et la science des équipages. Mais, le 23 octobre 1790, le Ministre s'en va, en disant avec tristesse : "Quel succès espérer de nos flottes si la plus exacte subordination ne règne plus à bord de nos vaisseaux ?" Par cette indiscipline, la flotte s'autodétruit, en quelque sorte, et le vice-amiral Bougainville écrira en 1792 : "La discipline militaire est anéantie". Sous la Terreur, Bougainville sera emprisonné et, en peu de mois, départs ou destitutions, le Grand Corps sera anéanti.

Voici ce que nous lisons dans les Mémoires de Madame de Tourzel : "Depuis l'établissement des jurés pris parmi les matelots pour juger les fautes d'insubordination, celles-ci s'accroissaient de jour en jour.

"Pour achever la désorganisation de la Marine, on proposa d'admettre, dans la Marine militaire, les officiers de la Marine marchande.

"Monsieur de la Coudraye, officier de la Marine militaire, en fit sentir les inconvénients et prouva que l'intérêt étant l'âme du commerce et le désintéressement et l'amour de la gloire celle de la Marine Royale, leur alliance était incompatible. "...Il ne fut pas écouté et l'émigration des officiers de la Marine à laquelle l'insubordination de leurs subordonnés les força, rendit la question inutile. Rien ne pouvait faire plus de peine au Roi que la destruction d'une Marine qu'il s'était donné tant de peine à former et qui était composée d'officiers reconnus pour être les plus intruits d'Europe".

Le nouveau régime, pour détruire toute supériorité décide que le matelot n'a pas besoin d'une école particulière et abolit donc toute distinction entre marine marchande et marine de guerre. Enfin la Convention décrète : "Le Corps de la Marine est supprimé". Le désordre s'établit partout : mutineries dans les ports, mise en congé ou émigration forcée des officiers, désorganisation des équipages. L'anglais Burke affirme : "Les Français ont fait eux-mêmes pour nous ce qui n'auraient pu faire vingt batailles !"

La fin du système des "classes" oblige à recruter de force les hommes qui s'occupent des rivières, lacs, étangs, canaux mais ce sont des paysans qui embarquent sans rien savoir de la manœuvre des grands voiliers. Les soldes sont mal payées, ce recrutement forcé est très impopulaire et les improvisations se révèlent funestes. Dans les combats sur mer : "tous les boulets anglais portaient, écrit un témoin, tous les boulets français allaient à leau". Le remarquable corps des matelots canonniers, une élite, a été supprimé. Pendant la bataille navale de Prairial An II, l'escadre anglaise perdit 100 hommes et les français ont 4 200 tués ou blessés et 3 300 prisonniers...

Un désastre sanitaire suivra aussi ; en 1793 les hôpitaux de Brest sont submergés par une terrible épidémie de typhus. Les hommes ne touchent plus de vêtements et ils sont fort mal nourris, ils n'obéissent plus aux consignes de propreté et d'hygiène. Avant 1789, la moyenne des entrées à l'hôpital était de 4 000 par an ; en 1796, 21 000 malades ! et le personnel compétent, ainsi que le matériel, manque pour les soins.

La Convention s'est inquiétée ; elle a envoyé à Brest le député Jean Bon Saint André qui essaie de réformer la discipline en prenant des mesures fort sévères. Il est obligé de constater que les équipages n'arrivent plus à manœuvrer par gros temps (ils exigent même un retour à terre !) : "La Marine est descendue au néant, écrit le lieutenant de Vaisseau Dupuis ; nos équipages donnent l'exemple d'une indiscipline effrayante ; mal nourris, mal vêtus, il n'ont de matelots que le nom. Nos vaisseaux sont dans un délabrement absolu, nos magasins vides". Il affirme aussi : "Les matelots, nus, sont obligés de quitter la chemise qu'ils ont sur le corps pour la laver !".

Rien d'étonnant à ce que les opérations navales tournent au désastre tandis que la Royal Navy progresse avec l'enthousiasme de l'Angleterre. Toute notre façade Atlantique est ruinée, les grands ports régressent ou se révoltent, comme Toulon qui, désespérée, se

donne aux Anglais !

C'est le Général Hoche qui sera envoyé sur la Manche pour réussir un débarquement en Irlande mais il ignore tout de la mer ! Les signaux ne sont plus compris des équipages, les manœuvres sont fausses ; le Ministre de la Marine, Monge, a mis des officiers de terre et des soldats à bord des bateaux... La flotte de Hoche échoue partout et le Général, vexé et furieux, revient en disant : "Je n'irai plus faire le Don Quichotte sur la mer !" Que faire, en effet, avec une Marine de guerre où l'Amiral obéit aux matelots, où les peines disciplinaires sont supprimées, où le tribunal et la guillotine fonctionnent sur les pontons, où le bourreau dîne avec l'amiral ? pour le mieux surveiller peut-être ?

Bonaparte essaiera un redressement mais il ne construit qu'une flottille à Boulogne, pensant lui aussi débarquer en Grande-Bretagne ; ces bateaux sont incapables de lutter avec les voiliers anglais et les beaux vaisseaux de Nelson écrasent la flotte française à Aboukir, en 1798 ; le désastre complet sera Trafalgar, 1805, qui chasse la France de l'Océan. L'amiral Villeneuve, à l'abri dans le port de Cadix, reçoit l'ordre d'affronter Nelson ; il répond à l'empereur qu'il n'est pas en mesure de le faire mais Napoléon n'est pas un marin. "Puisque Villeneuve ne veut pas se battre son remplaçant est déjà en route". Telle est la réponse de Paris. Villeneuve, obligé d'obéir, rencontre la flotte anglaise au Cap Trafalgar ; les bateaux franco-espagnols se battent bien mais la supériorité des marins anglais est écrasante ! Nelson, qui a refusé de quitter son bel uniforme, trop voyant, ou même de mettre un manteau, est blessé mortellement sur le pont du Victory, par un gabier provençal. Et l'homme crie du haut du mât, en provençal : "Aï tua Nelson, aï tua Nelson !" C'est vrai, l'amiral anglais va mourir à la fin de la bataille mais il sait qu'il est vainqueur et qu'il n'a pas perdu un bateau.

Villeneuve est fait prisonnier sur le Bucentaure : il abandonne 17 vaisseaux aux Anglais, il a 4 500 morts et les Anglais 1 100. Et pendant que des funérailles grandioses ont lieu à Londres pour

Nelson, Villeneuve, libéré par l'Angleterre, se tue dans un chambre d'hôtel à Rennes après avoir écrit à sa femme une lettre désespérée.

Napoléon est perdu. Ni la victoire de Wagram ni le mariage autrichien ne changeront rien. La France n'a plus de marine, le blocus continental est un leurre, tôt ou tard l'Angleterre vaincra. La marine française est discréditée, ridiculisée et les Anglais nous narguent. Sur l'Arc de Triomphe pas un nom de victoire navale ...

Comment expliquer ce désastre après la réussite extraordinaire du roi-marin ? La Révolution ne s'intéressera qu'aux frontières et à l'armée de terre ; elle se méfiera du Grand Corps de la Marine, obstacle au nivellement égalitaire, et décidera d'anéantir ce Corps en l'intégrant dans l'Armée ; ce principe abstrait d'égalité l'emporte après Valmy et Jemmapes et un Conventionnel s'écrie : «qu'ils volent sur les vaisseaux de la République, nos braves sans-culottes !» Mais la mer envoie par le fond ces braves sans-culottes ! Dure réalité : le courage et même l'héroïsme ne suffisent pas à bord d'un bateau : il faut d'abord savoir manœuvrer ...

Pendant bien longtemps la France ne sera plus une puissance maritime : le pays s'enferme en lui-même et il faudra attendre le XX^e siècle pour comprendre que tenir la terre, c'est d'abord tenir la mer. Louis XVI l'avait compris dès le début de son règne mais il n'a pas pu empêcher la ruine de son œuvre.

A Willemsbad, en 1782, le Congrès International des Illuminés se tient qui prépare les événements proches ; le Président se lève : "Cette révolution sera l'ouvrage des Sociétés secrètes. Tous les efforts des Princes pour empêcher nos projets seront pleinement inutiles".

Tous les efforts du Roi de France seront pleinement inutiles pour sauver sa Marine ... et son Trône !