

Séance publique du 5 mai 2014

La Marine de Louis XVI

par Daniel GRASSET

MOTS-CLÉS

Marine de guerre française : Louis XVI - Sartine (Antoine Gabriel de), 1729-1801 - Castries (Charles de la Croix, marquis de), 1717-1800 - Estaing (Charles Henri d'), 1729-1794 - Grasse (François Joseph Paul, marquis de Grasse Tilly), 1722-1788 - Suffren (Pierre André "Bailli" de), 1729-1788 - Guerre d'Indépendance des Etats-Unis : 1776-1783 - Chesapeake (Virginie - U.S.A.) : Guerre d'Indépendance - La Fayette (Gilbert du Mortier, marquis de), 1757-1834.

RÉSUMÉ

Après son illustre aïeul Louis XIV, à qui l'on doit avec Richelieu et Colbert la création de la Royale, Louis XVI, passionné de géographie, apparaît comme le Roi de France le plus investi dans le domaine de la mer. S'appuyant sur la collaboration permanente et directe de deux ministres d'exception, Sartine et Castries, il octroie à la marine des moyens financiers sans précédents permettant de parachever l'œuvre de rénovation entreprise par Choiseul à la fin du règne de Louis XV. Après l'humiliant traité de Paris (1763) qui consacrait la dislocation de son empire colonial, la France retrouve une marine lui permettant de rivaliser et parfois de vaincre la *Royal Navy* britannique. La Royale va s'illustrer avec Suffren dans l'océan indien mais plus encore dans l'océan atlantique où avec d'Estaing et surtout de Grasse elle contribuera de manière décisive à l'indépendance des Etats-Unis d'Amérique.

Louis XVI (fig. 1), né en 1754 en plein "Siècle des Lumières" n'est pas programmé à sa naissance pour accéder au trône de France. Ce n'est qu'à la suite du décès accidentel de son père, Dauphin de France, fils aîné de Louis XV, que s'ouvre pour lui un destin royal.

Doté d'une belle anatomie, il est par la taille (1,90 m) après François Ier, le plus grand roi de France. Il jouit d'une belle prestance et témoigne d'une grande activité physique en participant régulièrement à la chasse aussi bien à courre qu'au fusil, tirant avec précision la plume (bécasse, perdrix, canard) et le poil (lièvre, sanglier). Tout s'annonce donc pour le mieux : héritier de la prestigieuse couronne de France, il épouse en 1770, à 16 ans, l'un des plus beaux partis d'Europe, en la personne de Marie-Antoinette, fille de l'impératrice Marie-Thérèse d'Autriche. Seul bémol dans cet idyllique tableau, la présence chez Louis XVI d'une petite malformation de l'extrémité de son pénis, répondant au nom savant de *phimosi*, gênant l'érection et s'opposant à la consommation normale du mariage. Cette anomalie, somme toute banale, dont les Juifs et Arabes sont prévenus par une circoncision

rituelle, peut devenir un problème majeur dans le cadre de la succession d'un régime monarchique régi par la loi salique comme c'était le cas pour la monarchie française. Les chirurgiens de Paris, appelés en consultation à Versailles ne retiennent pas d'indication opératoire, laissant à la nature le soin de corriger progressivement la malformation. Ce qui finira par arriver. Mais il aura fallu attendre 1977, soit sept ans après le mariage et trois ans après l'accession au trône de Louis XVI pour que naisse le premier des quatre enfants issus du couple royal. On s'est interrogé sur les conséquences politiques qu'aurait pu avoir ce retard, notamment sur le comportement de Louis XVI dans la conduite des affaires du pays. On peut répondre par la négative en s'appuyant sur le déroulement remarquable de sa politique navale qui n'a pas attendu, pour être mise en œuvre, la solution de son problème de procréation. On ne voit d'ailleurs pas comment le petit problème de santé de Louis XVI aurait pu compromettre son potentiel intellectuel qui était naturellement à la source de son dynamisme en matière de politique étrangère et de défense.

Ce potentiel, il le tient de la très **solide éducation** qu'il a reçue. Fêru de latin qu'il lit dans le texte, il parle couramment l'anglais et comprend l'allemand, l'espagnol et l'italien. Comme il est de mode au "Siècle des Lumières" Louis XVI est ouvert aux disciplines scientifiques (physique, mathématiques). Il adore la mécanique et s'adonne aux joies de l'horlogerie savante et de la serrurerie. Mais il est surtout passionné de **géographie** (fig. 2) : il ne cesse de consulter le vaste globe terrestre et les immenses cartes où s'inscrivent la place de la France dans le monde, les voies de communication existantes ou à découvrir qui l'unissent à ses possessions d'outremer et les zones stratégiques à défendre vis-à-vis de notre adversaire maritime ancestral, l'Angleterre. C'est alors qu'à l'instar de son illustre aïeul Louis le Grand, Louis XVI prend conscience de l'impérieuse nécessité pour la France de disposer d'une puissante marine pour garantir sa souveraineté et son indépendance. La Royale va devenir son souci permanent et l'œuvre maîtresse de son règne. Pour en donner un aperçu nous diviserons notre exposé en trois parties : la première sera consacrée à l'état de la Royale lors de l'accession au trône de Louis XVI. La seconde traitera des grands acteurs de son renouveau et la troisième résumera les principales actions où elle s'est illustrée.

I – Etat de la Royale lors de l'accession au trône de Louis XVI (1774)

En accédant au trône de France en 1774, à l'âge de 20 ans, Louis XVI trouve la marine de guerre en fâcheux état, se limitant à 40 vaisseaux et 20 frégates, pas tous opérationnels. Pour comprendre cette situation, il faut remonter à la fin du règne de Louis XIV et rappeler brièvement les événements qui ont suivi jusqu'à l'avènement de Louis XVI.

Le règne de Louis XIV se termine par la longue et ruineuse Guerre de succession d'Espagne (1701-1714). La célèbre marine de Richelieu et Colbert n'est plus ce qu'elle était, les finances sont au plus bas et le peuple aspire à la paix. De fait, de 1715 à 1740, durant les onze ans de la Régence (1715-1726) et les 13 premières années (1727-1740) du règne de Louis XV, la France ne connaît pas de conflit. Louis XV, de tempérament pacifique, épaulé par son premier ministre le

cardinal Fleury, est affublé du titre de “bien aimé”. Mais, revers de la médaille pour notre marine, l’absence de guerre et l’état inquiétant de nos finances ne poussent guère à engager une politique de reconstruction navale. Il s’ensuit une dégradation de notre complexe militaro-industriel, en particulier de nos arsenaux.

En 1740 les conflits repartent avec **la guerre de succession d’Autriche (1744-1748)** qui oppose l’Autriche ayant comme alliée la France à la Prusse soutenue par l’Angleterre et la Hollande. Sur le plan terrestre, elle est illustrée par la victoire française de Fontenoy (11 mai 1745) sur l’armée anglo-hollandaise et l’annexion par la Prusse de la province autrichienne de Silésie. Par contre elle ne donne lieu, sur le plan maritime, à aucune bataille navale significative.

La guerre de Sept Ans (1756-1763) est d’une toute autre ampleur, à la fois par l’étendue du conflit et ses conséquences géopolitiques. Elle oppose, une fois encore l’Autriche à la Prusse mais dans un nouveau contexte européen : la politique de “renversement des alliances” initiée par le cardinal de Bernis a mis fin à la lutte qui perdure depuis deux siècles entre la dynastie des Habsbourg et celle des Bourbons. Autrement dit, la France est devenue l’alliée de l’Autriche aux dépens de la Prusse qu’elle avait soutenue lors de la guerre de succession d’Autriche. Véritable conflit mondial, la guerre de sept ans oppose deux coalitions : la première associe à la Prusse l’Angleterre et la Hollande, la seconde regroupe autour de l’Autriche la France, l’Espagne, la Suède et la Russie. Sur le plan terrestre, les conflits intéressent l’Europe continentale de l’Ouest, l’Amérique du Nord, les Antilles et les Indes. Sur le plan maritime, les océans atlantique et indien sont concernés. Le Traité de Paris met un terme aux hostilités en 1763. Il est désastreux pour la France, non pour son territoire métropolitain préservé mais pour son empire colonial perdu pour l’essentiel au profit des Anglais : il en est ainsi de la Nouvelle France, actuel Canada, dont il ne nous reste que la petite île de Saint-Pierre et Miquelon. De la vaste zone qui s’étend des grands lacs au nord, au golfe du Mexique au sud, nous abandonnons aux Anglais tous les territoires situés à l’est du Mississipi en ne conservant que ceux de l’ouest correspondant à la Louisiane qui sera vendue par Napoléon aux Etats-Unis en 1803. Aux Antilles nous tirons mieux notre épingle du jeu en gardant la Guadeloupe, la Martinique et Saint-Domingue alors première productrice mondiale de sucre. Par contre, aux Indes nous ne conservons que cinq comptoirs (Mahé, Pondichéry, Karikal, Yanaon et Chandernagor). Enfin nous n’avons gardé du Sénégal que l’îlot de Gorée.

Qu’est-il advenu de la Royale durant cette longue période de conflits ?

Elle a énormément perdu de sa superbe aux dépens de la *Royal Navy* confirmée à son rang de marine la plus puissante du monde qu’elle était d’ailleurs devenue dès la fin du règne de Louis XIV. Cette décadence tient à deux raisons. La première est de nature financière. **Maurepas**, ministre de la marine de 1723 à 1749, n’a jamais pu obtenir les crédits nécessaires pour relancer nos arsenaux et reconstruire notre flotte. Louis XV et Fleury, profondément attachés à la paix et peu sensibilisés aux problèmes de la mer, n’ont pas soutenu leur ministre. Cela est d’autant plus regrettable que ce dernier avait fait appel à des scientifiques de grand renom et notamment à **Duhamel du Monceau (1752)** pour introduire la physique et les mathématiques dans la conception des navires, autrement dit pour substituer à la traditionnelle profession de charpentier de marine la nouvelle plus noble d’ingénieur maritime. De là sont nés de nouveaux modèles de vaisseaux plus rapides et plus faciles à manœuvrer

que leurs homologues anglais qui ne tardèrent pas à les copier, soit après capture de nos vaisseaux à l'occasion de combat naval, soit par espionnage de nos arsenaux. Malheureusement, faute de crédits, ils ne sortiront qu'en nombre insuffisant. Une deuxième raison explique notre faiblesse maritime. Elle est de nature humaine et concerne les personnels à tous les niveaux, qu'il s'agisse des équipages mal entraînés et indisciplinés ou de leurs chefs qui, à de rares exceptions près, n'ont ni le courage ni la compétence au combat de leurs glorieux aînés de la Royale du Grand Siècle. Cette double infériorité technique et humaine explique la fréquence de nos défaites navales dans les batailles d'escadres, comme celles particulièrement emblématiques de *Lagos* au voisinage du Portugal et des *Cardinaux* dans la baie de Quiberon. La Royale s'est par contre mieux comportée dans l'accompagnement des convois marchands, en particulier ceux des Antilles.

La guerre se termine en 1763. La Royale est humiliée. La France est révoltée en apprenant les conditions affreuses dans lesquelles ont été emprisonnés sur des pontons flottants 60 000 marins français capturés dont 8 500 sont morts sans soins. Ce comportement scandaleux des Anglais, qui avait d'ailleurs ému leur population ne peut qu'entretenir l'inimitié voire la haine ancestrale de la Royale à l'égard de la "perfide Albion". Si quelques notables "éclairés" demeurent indifférents, tel Voltaire ironisant sur l'intérêt d'aller se battre au Canada "pour quelques arpents de neige", l'immense majorité des Français réagit. Le célèbre abbé Raynal s'écrie : "Philosophes de tous les pays, amis des hommes, pardonnez à un écrivain d'exciter sa patrie à relever une marine formidable". Partout se développe un esprit de revanche qui persistera sous Louis XVI. Cet esprit anime **Choiseul** qui avait été nommé Secrétaire d'Etat à la Marine par Louis XV en 1761. Faute de pouvoir compter sur le seul Trésor public pour relancer la construction navale, il inaugure la politique dite des "dons" en faisant appel à la générosité des états provinciaux et des villes. Le *Languedoc* (fig. 3) est le premier état qui répond en finançant un vaisseau de 80 canons qui sera construit à Toulon. Suivront La Bretagne, la Bourgogne, le Ville de Paris et 13 autres, soit un total de 17 vaisseaux financés de cette manière. Par ailleurs, par une ordonnance de 1765, Choiseul réorganise la marine : création d'un corps d'ingénieurs constructeurs avec 3 postes d'ingénieur constructeur en chef dans les arsenaux de Brest, Rochefort et Toulon, rétablissement de la discipline à terre et à bord des navires, promotion des officiers davantage au mérite qu'à l'ancienneté, création d'une "*escadre d'évolution*" destinée à l'entraînement des équipages (matelots et officiers). Mission est enfin donnée au peintre Horace Vernet de réaliser des tableaux des grands ports de France pour sensibiliser les Français à leur marine. On assiste ainsi à une rénovation progressive de la Royale au point qu'en 1770 Choiseul propose de prêter main forte aux Espagnols en lutte avec les Anglais dans la conquête des îles Malouines. Louis XV refuse d'ouvrir un nouveau conflit avec l'Angleterre. Choiseul est disgracié. **Bourgeois de Boynes** qui le remplace durant les quatre dernières années du règne de Louis XV n'est pas à la hauteur du poste. Ce n'est réellement qu'à l'accession au trône de Louis XVI en 1774 que l'on assistera à la véritable renaissance de la Royale.

II – Les grands acteurs de la renaissance de la Royale

Deux ministres, d'origine et de formation très différentes, vont successivement être nommés par Louis XVI pour assurer la renaissance de notre marine initiée par Choiseul et rendre la Royale compétitive face à la *Royal Navy*. Il s'agit de Sartine et Castries

SARTINE (1729-1801) (fig. 4)

Rien ne permettait *a priori* d'imaginer l'ascension au Secrétariat d'état à la marine d'Antoine de Sartine. Né à Barcelone en 1729, fils d'un épicier lyonnais ayant émigré en Catalogne où il fit fortune en obtenant l'exclusivité de l'alimentation de l'armée française lors de la guerre de succession d'Espagne, il est envoyé en France pour parfaire sa formation. Il fait carrière dans la police en accédant, en 1759, au plus haut niveau, celui de lieutenant général de police de Paris. A ce poste stratégique, qu'il occupera 15 ans, il se révèle un excellent organisateur et noue de multiples relations, notamment avec l'entourage de Choiseul, qui ne seront pas inutiles dans la suite de sa carrière.

Sartine est nommé par Louis XVI Secrétaire d'état à la marine dès son accession au trône en 1774 et le restera jusqu'en 1780. Il marque de son empreinte une profonde rénovation de la Royale menée en intime coopération avec Louis XVI qu'il rencontre quasi quotidiennement. Cette rénovation, annoncée dans l'**Ordonnance du 27 juillet 1776**, s'inscrit, globalement dans la ligne de Choiseul. Ainsi se trouvent confirmées la prééminence des officiers d'épée sur les officiers de plume dans les arsenaux dont la direction générale est assumée par des chefs d'escadre. De même, chez les officiers à bord des navires, la noblesse (officiers rouges) est privilégiée pour l'attribution des grades supérieurs, à l'inverse de la roture (officiers bleus) limitée aux grades subalternes. L'esprit de discipline et l'avancement au mérite sont confirmés. Enfin la fameuse *escadre d'évolution*, initiée par Choiseul, est considérablement renforcée : le nombre des navires et la fréquence des exercices sont augmentés pour un meilleur entraînement des équipages pour la navigation (bataille en ligne, escorte des convois, protection des côtes et des ports) et pour le tir (amélioration de la cadence inférieure à celle des Anglais). Par ailleurs est fermement rappelée l'obligation à bord d'une discipline de fer et d'une hygiène rigoureuse pour limiter les accidents de santé qui peuvent être dévastateurs.

Parmi les **créations**, on retiendra celle d'un "*Corps royal d'infanterie de marine*", la construction à proximité des arsenaux de "*casernes à matelots*" pour assurer un logement et une nourriture décentes aux marins en voie d'embarquement et, plus encore, à ceux de retour d'opération. Un *service de renseignements*, propre à la marine, est aussi créé en vue d'espionner, notamment en Angleterre tout ce qui concerne la *Royal Navy* qui dispose, elle-même, depuis longtemps, d'un tel service.

La politique des **constructions navales** demeure, naturellement, au centre du dispositif. Louis XVI, sur proposition de Sartine, fixe un objectif de 80 vaisseaux et 60 frégates. Pour ce faire le budget est multiplié à peu près par quatre en quatre ans, passant de 20,5 millions de livres en 1774 à 70 millions en 1778 et en se maintenant aux alentours de ce chiffre les années suivantes. Les types de modèle les plus construits sont le vaisseau de 74 canons et la frégate de 12 (calibre des canons). Mais les crédits servent aussi à la réparation des navires endommagés et au radoubage périodique, tous les trois ans, de ceux restés en bon état. C'est dire les dépenses

induites pour entretenir et développer l'outil de production, autrement dit les arsenaux et les grands ports que visite Sartine. D'autre part, afin de renforcer le potentiel de fabrication des canons et des pièces métalliques utilisées dans les navires, il acquiert la fonderie de Ruelle, près d'Angoulême et crée celle d'Indret sur Loire en aval de Nantes.

Seules ombres au tableau de Sartine : l'absence d'Etat-Major assurant la coordination des opérations militaires et venant épauler le Roi et son conseil restreint dans les décisions stratégiques. De même, on peut regretter la non réalisation de bases logistiques Outremer afin d'accueillir nos escadres pour les entretenir ou les réparer. C'eût été particulièrement utile aux Antilles (Martinique, Guadeloupe, Saint-Domingue) alors que les Anglais s'en étaient dotées (Barbade et Jamaïque).

La politique audacieuse de Sartine permet d'engager la renaissance d'une puissante flotte de guerre mais, revers de la médaille, cette politique a une incidence financière de plus en plus lourde et critiquée. Sartine est suspecté de détournements de fonds et, goutte qui fera déborder le vase, il est accusé d'avoir directement négocié un emprunt de 200 millions de livres sans avoir obtenu l'autorisation préalable du ministre des finances Necker qui obtient sa disgrâce le 13 octobre 1780. Il était pourtant en train de remplir son contrat, la Royale disposant, à son départ, de 123 navires dont 70 vaisseaux et 53 frégates. Ce qui représentait 80 % de la *Royal Navy*.

Sartine fuit la Révolution en évitant la guillotine dont seront victimes son fils et sa belle-fille en 1794. Il se réfugie en Espagne à Tarragone où il meurt en 1801.

CASTRIES (1727-1801) (fig. 5)

Charles de la Croix, Marquis de Castries se différencie radicalement de Sartine par ses origines aristocratiques et sa brillante carrière militaire dans l'armée de terre avant son accession aux plus hautes fonctions au service de la Royale. Né à Paris le 25 février 1727 dans une famille de souche languedocienne dont la noblesse remonte au XIV^{ème} siècle, il est Lieutenant du Roi en Languedoc en 1742, Gouverneur de Montpellier et Sète en 1743, Commandant général de la cavalerie en 1748 et lieutenant général en 1758. Il participe à la guerre de succession d'Autriche (1740-1748), étant présent à la victoire de Fontenoy (11 mai 1745) à laquelle assiste Louis XV. Il participe ensuite à la guerre de sept ans (1756-1763) : blessé à la bataille de Rossbach (1757), il remporte la bataille de Clostercamp (16 octobre 1760) où fut tué une célèbre figure cévenole du Vigan, le chevalier d'Assas, dont la célèbre interpellation *pre mortem* "à moi Auvergne" est passée dans l'histoire. A la fin des hostilités, en 1763, il devient Gouverneur de la Flandre et du Hainaut. Commandant de la Gendarmerie en 1770, et est élevé à la dignité de Maréchal de France en 1783.

Nommé **Secrétaire d'Etat à la marine** le 13 octobre 1780, Castries met toute son énergie, sa puissance de travail et son art du commandement des hommes au service de Louis XVI pour parachever l'œuvre de Sartine. Son action se développe en trois directions: les ressources humaines, l'outil de production et les constructions navales.

Les ressources humaines. Une nouvelle législation, appelée par certains le "code Castries" en référence au "code Colbert" précise de nouvelles conditions de recrutement et annonce deux créations : celle d'un corps de "novices volontaires" et celle d'un corps royal de canonnières. On y précise aussi une nouvelle hiérarchie des cadres dans l'administration avec une prééminence, dans les cadres supérieurs,

des militaires sur les civils pour garantir une meilleure discipline. Sont aussi prises en compte l'hygiène, l'alimentation, le logement et l'hospitalisation des malades, blessés et Invalides.

L'outil de production concerne les ports et les arsenaux qui doivent être réaménagés en fonction des nouveaux modèles de navires et de leur production en semi-série : ainsi sont à prévoir l'augmentation en nombre et en dimensions des cales et bassins de radoub, la normalisation, dans les ateliers de construction, des procédures de montage des coques et des mâts ainsi que la mise en place de l'artillerie embarquée. Par ailleurs sont créées en complément des grands arsenaux des "*bases préparatoires*" où sont stockés en masse les bois et matières premières nécessaires à la construction des navires. Certains travaux de préfabrication peuvent aussi y être réalisés. Ces bases intéressent les deux grands arsenaux du ponant, Brest et Rochefort. Elles nécessitent de vastes terrains difficilement aménageables à leur proximité. C'est pourquoi celle de Brest est située à Indret sur Loire et celle de Rochefort à Bayonne. A l'œuvre de rénovation de l'existant s'ajoute le projet d'installation sur le rivage nord du Cotentin d'une puissante base navale face à la côte sud de l'Angleterre. On hésite entre La Hougue et Cherbourg. **Cherbourg** est retenu. Petit port au fond d'une baie largement ouverte sur la Manche, il s'agit de le transformer en lui donnant une vaste rade par la construction d'une grande digue selon un processus original. Louis XVI vient en personne en 1786 inspecter les travaux. Montant à bord d'un des vaisseaux de "l'escadre d'évolution" que l'on avait mobilisée en son honneur, il stupéfie les officiers par sa connaissance des règles de la navigation et la pertinence de ses questions. A noter que Cherbourg est le seul déplacement que fera Louis XVI en dehors de Versailles. C'est la seule et unique fois que le roi de France le plus attaché aux affaires maritimes verra la mer.

Les constructions navales : le système Borda-Sané (fig. 6). Dans l'esprit des propositions antérieures de Duhamel du Monceau, Castries fait appel, pour la conception et la réalisation des nouveaux modèles de navires, à la double et complémentaire compétence du savant mathématicien et navigateur Jean-Charles de Borda et de l'ingénieur constructeur naval Jacques Noël Sané. Borda calcule et dessine de nouvelles carènes plus effilées et donc plus rapides et plus maniables. Sané imagine des procédures de construction plus standardisées et recourt à l'assemblage de pièces préfabriquées. Au total, le système Borda-Sané débouche sur l'établissement de plans-types réduisant le nombre de modèles de navires et facilitant leur production en semi-série avec un gain de temps appréciable : un vaisseau est lancé en 12 mois au lieu de 18 et une frégate en 6 mois au lieu de 12. Ce qui ne manque pas d'augmenter la capacité de production de nos arsenaux. A côté des trois majeurs Brest (de loin le plus important), Rochefort et Toulon, sont mis à contribution pour la construction des frégates, les arsenaux secondaires du Havre, de Saint-Malo, de Lorient, de Nantes, de Bayonne et de Bordeaux. A noter l'utilisation du cuivre par doublage ou mailletage (cloutage) des coques pour diminuer la prolifération du taret, fréquent dans les mers chaudes (Antilles) qui ronge le bois, sans parler des algues et coquillages qui, adhérant aux coques, réduisent leur vitesse.

L'effort de rationalisation des constructions navales se traduit, s'agissant des **vaisseaux** (fig. 7), par l'adoption de trois types : ceux de 74 et 80 canons les plus répandus et celui prestigieux de 118 canons réservé habituellement aux chefs d'escadre. La silhouette globale des vaisseaux de Louis XVI se rapproche de celle de leurs prédécesseurs du Grand Siècle et du règne de Louis XV tant en ce qui

concerne la coque (ponts, figure de proue, gaillards, sabords) que la mâture (3 mâts : misaine, grand mât, artimon), la voilure (voiles portantes et directionnelles) et l'artillerie embarquée (canons en bronze disposés en batteries pour tirer à travers les sabords lors de batailles en ligne) (fig. 8) A signaler toutefois un manque regrettable dans cette artillerie : l'absence de **"Caronade"** (fig. 9). Il s'agit d'un canon court, sans recul, à mobilité circulaire, installé sur les gaillards et tirant à courte distance des boulets explosifs chargés de mitraille à effet dévastateur. C'est l'arme idéale pour les combats rapprochés, notamment à l'abordage. Imaginée par la firme écossaise Caron, elle est adoptée par la *Royal Navy* en 1780. Ce n'est qu'en 1795 que la marine française disposera d'un modèle voisin inventé par les Frères Perrier d'Indrêt sur Loire. A noter, comme différences, la forme plus tranchante, moins arrondie des étraves élevant la vitesse de croisière de 5 à 10 nœuds. A signaler aussi une certaine augmentation de longueur, en moyenne de 10 mètres, des vaisseaux ainsi que le développement des vaisseaux à 2 ponts par rapport à ceux à 3 ponts dont la batterie inférieure est inutilisable par grande gîte ou grosse mer. Voici les caractéristiques techniques du **vaisseau de 74 canons** :

- longueur : 60 m ;
- largeur maximale : 10 m ;
- tirant d'eau : 6 m ;
- déplacement : 2 000 tonnes, dont 15 pour le grand mât et 500 pour l'artillerie ;
- hauteur du grand mât : 35 m (équivalent d'un immeuble de 11 étages) ;
- voilure : 2 500 m² ;
- volume du bois utilisé (90% chêne, pour la coque et 10% sapin, pour la mâture) : 3000 m³ = 200 arbres, d'où la la politique forestière initiée par Colbert et complétée par des importations en provenance des pays riverains de la Baltique ;
- équipage : 750 hommes dont 1 capitaine commandant de bord, 14 officiers d'état major, 1 chirurgien, 1 aumônier, 93 officiers marins, 525 matelots et 113 soldats.

Pour ce qui est des **frégates** (fig. 10), leur rapidité et leur mobilité leur confèrent un rôle majeur en dehors des batailles d'escadre en ligne, qui représentent le domaine privilégié des vaisseaux. Elles sont par contre au premier plan dans l'attaque des convois (guerre de course), les opérations de représailles contre les ports, les flibustiers et les pirates barbaresques en Méditerranée. Bâtiments le plus souvent à un pont, on en construit 2 types en fonction du calibre des canons embarqués : les frégates de 12 et celles de 18.

Au total, la politique navale de Castres s'inscrit, en la complétant, dans celle de Sartine qui avait elle-même prolongé celle de Choiseul. Mais il ne faut pas oublier un troisième personnage qui, à côté du Roi et du Secrétaire d'Etat à la marine, joue un rôle majeur dans la grande aventure maritime de Louis XVI. Il s'agit du Ministre des Affaires Etrangères **Vergennes**. Tous les trois ont donné à la Royale les moyens de prendre sa revanche sur la *Royal Navy* durant la Guerre d'Indépendance des Etats-Unis d'Amérique. Mais cette guerre induit une énorme charge financière qu'il devient impératif de maîtriser. Il s'ensuit une politique de restriction budgétaire à laquelle la marine ne peut échapper. Castries ne l'accepte pas et démissionne le 27 août 1787. Il émigre en Allemagne en 1790, commande en 1792 une partie de l'armée des Princes venue au secours de Louis XVI mais ne participe pas à la bataille de Valmy. Il termine sa vie en 1801 à Wolfenbüttel, en Basse Saxe, chez le duc de Brunswick qu'il avait battu à Clostercamp mais qui était par la suite devenu son ami.

III – La marine de Louis XVI en action

Loin de nous l'idée utopique de résumer ici la totalité des domaines, militaire et océanographique où s'est illustrée la Royale durant le règne de Louis XVI. Nous ne parlerons pas de la célèbre expédition de La Pérouse directement imputable à Louis XVI pour nous concentrer sur les deux grands théâtres d'opérations militaires les plus emblématiques concernant, l'un l'Océan Atlantique, l'autre l'Océan Indien.

III.1 – La Royale dans l'Océan Atlantique. Son rôle majeur dans la guerre d'Indépendance des Etats-Unis d'Amérique (1776-1783)

Le point de départ

C'est la Déclaration d'Indépendance des 13 colonies britanniques de la côte Est d'Amérique du Nord (fig. 11), proclamée à Philadelphie le 4 juillet 1776 qui met le feu aux poudres. Le retentissement en Europe et dans tous les milieux est considérable. La réaction en France n'est pas d'emblée institutionnelle et revêt un caractère personnel ou officieux.

Ainsi **La Fayette (1757-1834)** (fig. 12) qui n'a que 19 ans, enflammé par une intervention lyrique de l'Abbé Raynal dans une loge maçonnique qu'il fréquentait, décide, *motu proprio*, sans la moindre autorisation officielle, de se rendre en Amérique, officieusement sponsorisé, il est vrai, par le duc de Broglie ancien chef du "cabinet secret" de Louis XV. Il part d'Espagne le 26 avril 1777 sur *La victoire*, petit navire de 200 tonnes armé de 2 petits canons, emportant, avec 30 hommes d'équipage, 6 000 fusils. Il débarque le 13 juin à Georgetown (Connecticut) et s'engage dans l'armée américaine, c'est à dire dans l'armée des insurgés (*insurgents*). Il y rencontre le 1^{er} août **G. Washington** (fig.13) qui le nomme Major Général. Le 11 septembre Il assure le commandement du régiment de Virginie et participe activement aux campagnes des insurgés contre les Britanniques en acquérant la réputation d'un chef intrépide et flamboyant. En février 1779 il retourne en France et se fait pardonner à Versailles son départ sans autorisation vers l'Amérique deux ans auparavant. Cela d'autant plus facilement que la France s'est officiellement engagée auprès des insurgés américains en déclarant la guerre aux Anglais le 6 février 1778. En avril 1780 La Fayette retourne se battre en Amérique et participera à la victoire finale de Yorktown dont nous reparlerons plus bas.

Beaumarchais est le deuxième personnage qui, à titre non officiel, vient en janvier 1777 au secours des insurgés américains. Sous couvert de la compagnie portugaise *Rodrigue Hortalez* il arme une flotte de 40 navires marchands qui, en plusieurs convois, passeront à travers les mailles de la *Royal Navy* pour amener à bon port une quantité de fusils, de poudre, de munitions et de canons qui feront merveille à la célèbre bataille de Saratoga (7 octobre 1777) où l'armée britannique de Burgoyne fut battue par celle des insurgés.

L'entrée en guerre de la France et le rôle de la Royale.

Le 6 février 1778 est signé à Versailles par B. Franklin représentant G. Washington et Louis XVI un traité d'alliance franco-américaine impliquant une déclaration de guerre à la Grande Bretagne. Le théâtre des opérations va nécessairement

englober la côte Est des Etats-Unis et la zone des Antilles où se juxtaposent de nombreuses petites colonies françaises, anglaises et espagnoles ayant un intérêt économique et stratégique majeur. Trois campagnes navales vont se dérouler successivement.

1°] La campagne mitigée de Charles-Henri d'Estaing (1778-1779) (fig.14). L'amiral d'Estaing (1729-1794), de vieille souche aristocratique rouergate, ne figure pas parmi les grandes figures de la Royale. Brillant officier de l'armée de terre, ayant participé aux guerres de succession d'Autriche et de Sept Ans, il se voit confier de hautes responsabilités dans la hiérarchie navale sans avoir eu d'autre expérience maritime qu'une campagne de corsaires dans l'Océan Indien en 1759. On lui reproche son excès de prudence et son manque d'agressivité pour affronter une escadre ennemie et surtout de se contenter d'un demi-succès dans les batailles navales en ne poursuivant pas, pour tenter de le détruire, l'adversaire sur lequel il a pris l'avantage initial.

Parti de Toulon le 13 avril 1778 avec une escadre modeste de 12 vaisseaux, dont le *Languedoc*, et 5 frégates, il n'arrive, suite à des vents contraires et du mauvais temps, que le 7 juillet, soit après 80 jours d'une éprouvante traversée, sur la **côte Est de l'Amérique**, à hauteur de l'embouchure de la Delaware. De là il remonte la côte en direction du nord, ne s'attarde pas devant New York solidement défendue par le général anglais Clinton et arrive le 29 juillet devant **Newport** (fig. 15), en Rhode Island, où devait le rejoindre le général insurgé Sullivan en vue d'investir la cité portuaire par une opération combinée navale et terrestre. La prise de Newport était essentielle dans la stratégie de Washington. Elle offrait aux insurgés américains le port dont ils avaient besoin pour accueillir le matériel et les troupes acheminés de France. Sullivan a malheureusement pris du retard, ce qui décale le lancement de l'opération de 11 jours et permet à l'escadre anglaise de Howe d'arriver de New York avec 20 vaisseaux le 10 août. Estaing lève l'ancre de ses navires qui stationnaient devant Newport et se prépare pour le lendemain à une bataille en ligne avec la flotte de Howe. Mais, dans la soirée et durant toute la nuit du 10 au 11 août se développe une violente tempête qui disperse les deux flottes et entraîne de gros dégâts. Ainsi le *Languedoc*, navire amiral, démâté et sans gouvernail, part à la dérive et aurait été perdu s'il n'avait été pris en remorque jusqu'à Boston où Estaing se réfugie avec son escadre pour assurer le repos des équipages et la réparation, au moins provisoire ou partielle, de ses navires. La confrontation navale franco-anglaise n'avait pu avoir lieu. A la mi-automne Estaing est en état de reprendre la mer mais, à l'approche de l'hiver, la fréquence du mauvais temps et la brièveté des jours se prêtent mal à la reprise des batailles d'escadres. Aussi préfère-t-il mettre le cap au Sud en direction des Antilles. Force est de reconnaître que sa campagne nord-américaine s'est finalement soldée par un échec. Mais, ironie de l'histoire, les anglais abandonneront spontanément Newport l'année suivante (1779), permettant aux insurgés de l'occuper, sans coup férir, définitivement.

En arrivant aux **Antilles** avec une escadre affaiblie, Estaing reçoit le renfort de 3 divisions navales respectivement commandées par de Grasse, Vaudreuil et Lamotte-Piquet. Il échoue devant Sainte-Lucie mais s'empare de Saint-Vincent, de la Dominique et surtout de la **Grenade** (fig. 16) le 6 juillet 1779 où il bat l'escadre

anglaise de Byron sans toutefois exploiter sa victoire en lui barrant la retraite. Un mois plus tard, répondant au pressant appel des insurgés de Savannah, port de la Géorgie menacé par les forces britanniques, il tente un débarquement qui échoue non sans avoir été blessé aux jambes.

Ayant reçu l'ordre de rentrer en France pour réparer ses navires, il arrive à Brest en décembre 1779, avant de se rendre à Versailles où ses victoires aux Antilles lui valent un accueil très chaleureux. Lors de la Révolution de 1789, mi-chèvre mi-chou, il joue un rôle assez ambigu entre la Monarchie et la République. Assis entre deux chaises, il finit par tomber. A l'époque de la Terreur la chute est fatale. Devant le tribunal révolutionnaire on retrouve l'homme d'honneur : il assure sans illusion sa propre défense et interpelle ainsi le Président du tribunal : "Quand vous aurez fait tomber ma tête, envoyez-la aux Anglais, ils la paieront cher". Estaing sera guillotiné le 28 avril 1794.

2°] La campagne logistique de Ternay (1780) (fig. 17). A la tête d'une escadre de dix vaisseaux le chevalier de Ternay escorte un convoi de navires amenant de France un corps expéditionnaire de 6000 hommes commandé par **Rochambeau** (fig. 18). Parti de Brest le 2 mars 1780, il débarque le 11 juillet à Newport, évacuée l'année précédente par les anglais, au terme d'une longue et épuisante traversée de 70 jours mais sans avoir subi d'outrages de la *Royal Navy*. Rochambeau et ses soldats hivernent à Newport. Ils ont en effet besoin de repos pour récupérer une bonne santé et d'un sérieux entraînement pour affronter la terrible épreuve de marche qui les attend au printemps prochain (transfert à pied de Newport à Yorktown)

3°] La Campagne victorieuse de François-Joseph de Grasse (1781) (fig. 19). Issu d'une famille noble de Provence, de Grasse (1722-1788), à la différence d'Estaing, fera la totalité de sa carrière dans la marine. Après une solide formation de six ans à la célèbre école navale des Chevaliers de Malte où l'art de la manœuvre est particulièrement bien enseigné, il intègre définitivement la Royale et participe aux opérations navales des deux guerres du règne de Louis XV (Succession d'Autriche et 7 ans). Mais c'est sous le règne de Louis XVI que s'épanouit sa personnalité de grand marin. D'abord sous l'autorité hiérarchique d'Orvilliers à la bataille d'Ouessant, puis celle de Ternay dans le convoi de Rochambeau à Newport et d'Estaing dans sa campagne des Antilles. Ensuite et surtout en qualité de commandant en chef d'une grande opération comme celle de **Chesapeake**.

De Grasse part de Brest le 22 mars 1781 à la tête d'une grande escadre de 28 vaisseaux dont le *Ville de Paris*, vaisseau amiral, et le *Languedoc* réparé des dommages subis lors de la tempête de Newport le 11 août 1778. S'y ajoutent 4 frégates. Il escorte un immense convoi de 120 navires transportant un corps de 3 200 hommes sous l'autorité du général de Saint-Simon. Il arrive à La Martinique le 28 avril et libère Fort Royal du blocus que lui infligeait l'amiral anglais Samuel Hood. Il remonte vers Saint-Domingue où il apprend le souhait de Rochambeau de le voir débarquer en baie de Chesapeake, en Virginie, où se trouve la deuxième base logistique des Britanniques, gardée par le général Cornwallis disposant de 8 000 hommes installés aux alentours de la petite ville fortifiée de Yorktown. La stratégie de Rochambeau est la suivante : son armée de 6 000 hommes débarquée l'année précédente à Newport, peut, à marches forcées, parcourir les 600 km qui séparent Newport de Yorktown et se joindre aux forces de Washington

et La Fayette pour aller battre Charles Cornwallis, avec l'aide de de Grasse et ses troupes arrivées par mer. Cette opération aurait aussi l'énorme avantage de procurer aux insurgés américains un port plus rapidement accessible que Newport aux secours français venant des Antilles.

De Grasse arrive le 30 août 1781 en baie de Chesapeake (fig. 20) libre de toute voile ennemie ; Il amarre ses vaisseaux et procède avec Saint-Simon au débarquement des hommes et du matériel amenés par le convoi. Ils ne sont pas directement menacés par Cornwallis préoccupé de l'arrivée par voie terrestre de Rochambeau, Washington et La Fayette. Le 5 septembre se pointe au large l'escadre anglaise de **Graves** avec 20 vaisseaux. De Grasse perçoit immédiatement le danger mortel de se voir emprisonner et anéantir dans la rade de Chesapeake. Séance tenante, sans perdre du temps à lever l'ancre, il rompt les amarres et se porte au contact de Graves. Le choc des deux avant-gardes est violent, l'escadre de Graves, réduite à 15 vaisseaux face aux 28 vaisseaux de l'escadre française, préfère renoncer au combat le 9 septembre et se rendre à New York pour se faire réparer. De Grasse n'exerce pas le droit de suite qui lui aurait sans doute permis de parachever sa victoire sur Graves. Il doit, en effet, poursuivre sa mission à Chesapeake. Il a l'agréable surprise de constater, à son retour, l'arrivée en renfort d'une escadre supplémentaire de 12 vaisseaux commandée par Barras, amenant de Newport un convoi de 18 navires chargés, pour l'essentiel, de matériel d'artillerie dont les fameux récents canons de Gribeauval (1765, calibre 12, portée de 800 m, cadence de tir : 1 coup par minute). A l'abri de toute menace maritime les troupes et le matériel français débarqués font leur jonction avec celles de Rochambeau, La Fayette et Washington et engagent la bataille contre les 8 000 hommes de Cornwallis retranchés dans **Yorktown** (fig. 21). Le général Clinton, commandant à New York le principal corps d'armée britannique, appelé au secours par Cornwallis, réagit trop tard. Le 19 octobre 1781, après de violents combats où l'artillerie de marine et les canons Gribeauval ont joué un grand rôle, Yorktown est investie. Cornwallis capitule sans conditions, laissant à ses vainqueurs 22 étendards, 214 canons et près de 8 000 prisonniers. Cette victoire fantastique, tournant décisif dans la Guerre d'Indépendance Américaine, est accueillie avec délire à Versailles, comme un désastre en Angleterre. La gloire légitime qu'en tire de Grasse sera malheureusement ternie par sa lourde défaite à la bataille des Saintes (12 avril 1782) à proximité de la Guadeloupe. Battu et fait prisonnier par Georges Brydges Rodney, ramené à Londres, il est gracié par Georges III qui lui rend son épée. De retour en France, il est traduit, à Lorient, en conseil de guerre le 28 septembre 1783 pour justifier sa conduite des opérations durant la bataille des Saintes et lever les accusations qui pèsent sur lui dans l'explication de la défaite. Il sera finalement acquitté mais dessaisi de tout commandement. Meurtri, retiré dans son château de Tilly en Yvelines, il meurt le 11 janvier 1788. Oublié dans son propre pays, il est honoré par le Congrès américain qui lui envoie, en 1786, 4 canons anglais pris à Yorktown. Washington l'avait, le soir de la victoire, félicité en ces termes : "Vous avez été l'arbitre de la guerre". L'*US Navy* a utilisé le nom de *De Grasse* pour baptiser trois de ses navires. En France il faudra attendre plus d'un siècle pour que la Royale affiche son nom sur l'un de nos derniers croiseurs en 1939 et sur notre première frégate lance missiles anti-sous-marine en 1974. Autre tardive réhabilitation officielle, à Paris, une "Place de l'Amiral de Grasse" a été inaugurée en 1978 à côté de la place des Etats-Unis.

III.2 La campagne de Suffren dans l'océan indien (1781-1783)

Né le 17 juillet 1722 à Saint-Cannat en Provence, entre Aix et Salon, dans une famille nombreuse de quatorze enfants, Pierre-André "bailli" de Suffren (fig. 22) est envoyé à l'école navale des Chevaliers de Malte comme son quasi contemporain de Grasse et bien d'autres officiers de marine issus de la noblesse provençale. **La personnalité de Suffren** se différencie nettement de ses prédécesseurs et contemporains, à la fois par son physique et son comportement. Loin d'être un *Adonis*, il est de taille réduite, 1m 65 et atteint d'une forte obésité. Il est vrai que son régime alimentaire y contribue : lors de son départ en mission vers l'Inde il embarque pas moins d'un maître d'hôtel, un sommelier et six cuisiniers ! Alors qu'il ne s'adjoit qu'un aumônier et un chirurgien. Sa tenue vestimentaire à bord est le plus souvent négligée et sa conversation rarement châtiée. Son tempérament impulsif, sa désinvolture expliquent ses relations pas toujours faciles avec ses équipages et parfois ses conflits avec ses officiers pouvant aller jusqu'à leur renvoi. Mais la personnalité de Suffren tient surtout à son extraordinaire et originale maîtrise du combat naval. Un long apprentissage en Méditerranée et Océan Atlantique, sous l'autorité de chefs prestigieux et la participation directe à de nombreux combats l'ont magistralement préparé à la mission que lui confie Castries à l'automne 1781, à savoir le maintien de la présence française dans les cinq comptoirs que nous a laissés le traité de Paris (1763), la sauvegarde des liaisons commerciales établies par la Compagnie des Indes Orientales et l'aide à nos alliés hollandais présents au Cap, à Ceylan (actuel Sri Lanka), en Indonésie et menacés, comme la France, par le même ennemi, l'Angleterre avec son redoutable bras armé : la *Royal Navy*. Rappelons que la France a déclaré la guerre à l'Angleterre le 6 février 1788 et que la Hollande l'a suivie en 1780.

Suffren part de Brest le 22 mars 1781 à la tête d'une division de 5 vaisseaux et 1 frégate escortant un convoi de 8 navires emportant du matériel et 1 000 soldats destinés à l'Afrique du Sud. Une escale à **Porto Praya** le 16 avril (fig. 23), sur l'une des îles portugaises du Cap Vert, s'avère nécessaire pour ravitailler en eau un de ses vaisseaux. A son arrivé au port, Suffren découvre une escadre anglaise en relâche provisoire qui avait pour mission d'aller attaquer Le Cap. Il engage immédiatement un violent combat qui endommage sérieusement l'escadre ennemie en l'immobilisant sur place. Mais au prix du démâtage d'un de ses vaisseaux qui doit être pris en remorque jusqu'au Cap où Suffren débarque les 1 000 soldats destinés à renforcer la garnison hollandaise. Il en profite pour faire réparer son vaisseau démâté et mettre au repos sa division. Deux mois plus tard, Suffren reprend la mer et arrive le 25 octobre à **l'île de France** (fig. 24), actuelle île Maurice, et s'arrête à Port Louis qui abrite la base arrière de la Royale pour l'océan indien. Il y trouve, une division de 6 vaisseaux et de 3 frégates qui, ajoutée à la sienne, forme une escadre de 11 vaisseaux et 4 frégates, la plus forte dont la Royale a jamais pu disposer dans cet océan.

De Port Louis Suffren remonte vers l'Inde où il va se heurter à la *Royal Navy* représentée par le contre-amiral **Hugues** à la tête d'une escadre numériquement inférieure à la sienne, limitée à 9 vaisseaux mais super entraînée et bénéficiant à Bombay, sur la côte occidentale de L'Inde, d'une solide base arrière où les navires peuvent être entretenus ou réparés. Alors que la base arrière moins bien équipée, dont disposent les Français à Port Louis, se trouve à deux mois de navigation de l'Inde. Ce

qui implique finalement quatre mois pour l'aller-retour, donc un long temps d'indisponibilité pour nos navires ayant besoin d'être entretenus ou réparés. C'est dire tout le mérite qu'aura Suffren de ne pas succomber et prendre l'avantage sur son adversaire britannique. Il va tout de même bénéficier d'une double coopération : d'une part, celle du Gouverneur de l'île de Ceylan, colonie hollandaise, d'autre part, celle et du puissant Nabab du sud Haichar Ali, francophile, qui lui apportera un soutien militaire terrestre. Signalons aussi que Sumatra, autre colonie hollandaise, peut nous servir de port de relâche et d'hivernage, ce qui est précieux en période de mousson (octobre à décembre)

La zone principale de combat intéresse la côte Est de **Ceylan** et la côte Sud-Est de l'Inde, dite **de Coromandel** où se situent 3 des **5 comptoirs français** (fig. 25) (Pondichéry, Karikal et Yanaon). Par contre se trouvent épargnés Mahé sur la côte sud ouest de l'Inde, dite côte de Malabar, et Chandernagor, vers le sommet du golfe du Bengale. Il n'est pas question de rappeler ici dans le détail la totalité des nombreuses batailles navales que se sont livrées Suffren et Hugues dans les années 1782-83. Nous nous bornerons à citer les 5 principales et à souligner l'originalité de la tactique imposée par Suffren : *Sadras* (27 février 1782, Caramandel), *Providien* (12 avril 1782, Ceylan), *Négapatam* (6 juillet 1782, Caramandel), *Trinquemalay* (26 août 1782, Ceylan), hivernage à Sumatra (novembre-décembre 1782), *Gondelour* (20 juin 1783, Coromandel).

Esprit offensif et imaginatif, soudaineté de l'attaque, imprévisibilité et rapidité de la manœuvre, abandon de la sacro-sainte doctrine de la bataille en ligne dans la guerre d'escadre au profit d'un affrontement direct avec rupture de la ligne et destruction rapprochée des vaisseaux, tactique qui fera la fortune de Nelson à Trafalgar. Officier de feu qui sent la poudre et la fumée, ayant une âme de corsaire, rappelant Jean Bart, tel apparaît Suffren, véritable marin diabolique, désespoir des Anglais qui l'ont admiré et baptisé "*Pamiral Satan*". Hugues, malgré une quête permanente de plus de dix-huit mois, n'arrivera jamais à neutraliser Suffren. Aucun combat décisif ne peut être retenu ni d'un côté ni de l'autre, sauf qu'à deux reprises (Négapatam et Gondelour) Hughes s'en est bien tiré en prenant la fuite, c'est-à-dire selon l'expression en vogue dans la Royale en "filant à l'anglaise". Il est vrai que les Anglais nous renvoient le compliment en disant "filer à la française".

Le 23 juin 1783, l'annonce d'un traité de paix entre la France et l'Angleterre signé à Versailles le 9 février met fin aux hostilités dans l'océan indien.

Suffren retourne en France où il est accueilli en héros et couvert d'honneurs. Promu Vice-Amiral sur un poste créé pour lui, décoré par Louis XVI de l'Ordre du Saint-Esprit et dotée par les Hollandais d'une épée d'or. Elevé par l'Ordre des Chevaliers de Malte, dont il fait partie, à la dignité d'ambassadeur de l'Ordre en France, il obtient la charge de quatre Commanderies de l'Ordre installées dans notre pays. En 1787 il participe à l'Assemblée des Notables en n'étant pas hostile à la proposition de Necker de taxer la Noblesse et le Clergé pour résoudre la grave crise financière que subit la France à cette époque. Mais sa santé se détériore, son régime inchangé, hypercalorique, aggrave son obésité et le conduit à la mort le 8 décembre 1788. Il a à peine 59 ans. Le médecin, appelé à son chevet, conclut à une "goutte remontée". Au XIX^e siècle, on parlera d'attaque d'apoplexie. De nos jours, on peut évoquer trois hypothèses : insuffisance respiratoire aiguë, infarctus du myocarde,

accident vasculaire cérébral. Quoi qu'il en soit, Suffren est enterré à Paris dans l'église Sainte-Marie du Temple. Sa tombe sera profanée en 1793 et son corps jeté sur un tas d'ordures.

Conclusion

Louis XVI peut être considéré comme une véritable icône dans l'histoire de la marine française. Après son illustre prédécesseur du Grand Siècle, Louis XIV, à qui l'on doit, avec Richelieu et Colbert la création de la *Royale*, il apparaît comme le roi de France le plus investi dans les problèmes de la mer. S'appuyant sur deux ministres d'exception, Sartine et Castries, à qui il octroie des moyens financiers sans précédents, il confère à la France une puissance navale lui permettant d'assurer l'indépendance des Etats-Unis d'Amérique et de retrouver son honneur après l'humiliant traité de Paris (1763). Jenkins, célèbre historien anglais spécialiste des marines de guerre, s'exprime en ces termes dans un livre qu'il a consacré à l'histoire de la marine française (1977) : *“C'était vraiment une belle marine qui pouvait être fière, à juste titre, de ce qu'elle avait accompli. La flotte de Louis XVI s'est montrée supérieure à la marine anglaise. Mais la Révolution allait l'engloutir dans le chaos”*. Ce qui explique en 1805 le tragique désastre de Trafalgar.

La remarquable politique navale de Louis XVI permet de corriger le portrait sectaire donné du roi “serrurier” par des Jacobins pétris de haine anti-monarchique primaire. Il en est resté une image très péjorative diffusée dans l'enseignement scolaire et véhiculée dans le grand public. Certes Louis XVI n'avait pas la fermeté de caractère requise pour imposer aux notables (haut clergé, noblesse, robins) la juste réforme financière proposée par Turgot. Il lui aurait fallu un Richelieu ou un Clemenceau. Il est cependant à noter que Louis XIV avait lui-même reculé devant la dîme suggérée par Vauban. On peut lui reprocher sa fuite à Varennes que l'on aurait très bien pu sanctionner par sa destitution. De là à lui couper la tête il y a un fossé qu'une justice équitable ne saurait franchir. Mais en cet hiver 1792 le tribunal révolutionnaire n'était qu'une parodie de justice. Comme chacun le sait, la justice inspirée par la Terreur fait le lit de l'injustice qui conduit à l'erreur et, en l'occurrence au malheur. Le verdict rendu était connu d'avance. Danton, en pleine séance s'écriait : *“nous ne voulons pas juger le roi, nous voulons le tuer”*. Louis XVI eut son Judas, Philippe Egalité. Le 25 décembre, isolé dans la tour du Temple, séparé de sa famille, il rédigeait un testament bouleversant de dignité. En montant sur l'échafaud le 21 janvier 1793 il aurait demandé des nouvelles de La Pérouse dont il ne connaissait pas la disparition tragique dans le Pacifique. Au moment d'être décapité il prononçait cette noble phrase rendue inaudible par un roulement de tambours : *“je souhaite que mon sang ne retombe jamais sur la tête des Français”*.

L'exécution de Louis XVI frappa le monde entier de stupeur. Elle atteint la marine, tel un ouragan de force 9. La Royale venait de perdre son roi Mais elle savait que, tôt ou tard, elle serait l'élément majeur de sa réhabilitation. Une fois encore la Royale était fidèle à sa splendide devise *“Honneur et Patrie, Valeur et Discipline”*.

BIBLIOGRAPHIE

Martine Acerra, Jose Merino et Jean Meyer. *Les marines de guerre européennes*. Presses de l'Université de Paris-Sorbonne 1998 ISBN : 84050-097-3.

Jean-Jacques Antier. *L'Amiral de Grasse, héros de l'indépendance américaine*. Paris, Plon, 1965

Jean Boudriot. *Le vaisseau de 74 canons*. Ancre (4 volumes) 1997-2001.

Jean Boudriot et Hubert Berti. *Artillerie de mer (1650-1850)*. Ancre 1992.

René de Castries. *Le Maréchal de Castries*. Paris, Flammarion, 1956.

Paul Chack. *Les prodigieuses batailles du bailli de Suffren*. Le Gerfaut, 2003.

Jean-François Chiappe. *Louis XVI*. Paris, Perrin, 1987.

H. J. Jenkins. *Histoire de la marine française*. Paris, Albin Michel, 1977.

Jean Meyer et martine Acerra. *Histoire de la marine française*. Rennes, Ouest-France, 1994.

Jacques Michel. *Antoine de Sartine, Secrétaire d'Etat de la Marine et des colonies (1774-1780)* Neptunia, 1984.

Claude des Presles. *Suffren dans l'océan indien (1781-1783)*. Economica, 1999.

Etienne Taillemite. *Dictionnaire des marins français*. Paris, Tallandier, 2002

Etienne Taillemite. *Les hommes qui ont fait la marine française*. Paris, Perrin, 2008

Etienne Taillemite. *Louis XVI ou le navigateur immobile*. Paris, Payot, 2002.

Patrick Villiers. *La marine de Louis XVI*. Grenoble, J. P. Debanne, 1985.



Figure 1 : Louis XVI
(1754-1793).



Figure 2 : Louis XVI précisant sur carte
à La Pérouse l'objet de son expédition.



Figure 3 : Le Languedoc.
Vaisseau financé par les Etats du
Languedoc à la demande de Choiseul
(1761).



Figure 4 : Antoine de Sartine
(1729-1801).



Figure 5 : Charles de la Croix
de Castries (1727-1801).



Figure 6 : Jean-Charles de Borda.
Jacques-Noël Sané.

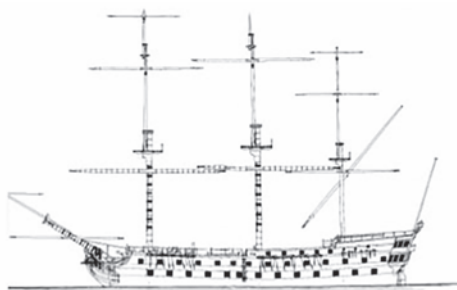


Figure 7 : Vaisseau : mâture et voilure.

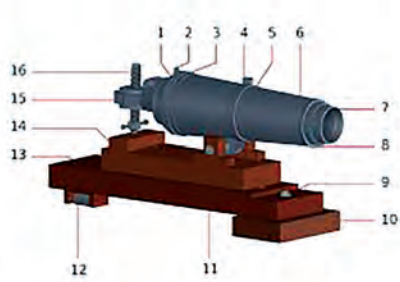


Figure 9 : Caronade.

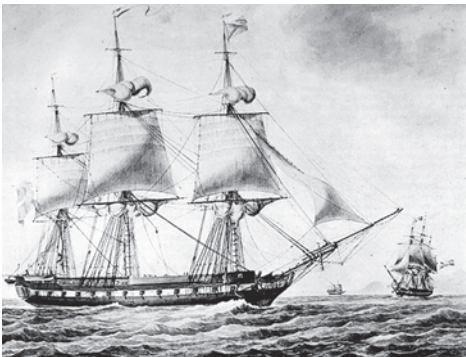


Figure 10 : Frégate.



Figure 11 : Côte est de l'Amérique du Nord (à gauche).

Colonies anglaises ayant proclamé leur indépendance le 4/07/1776 (à droite).



Figure 12 :
Marie-Joseph
de La Fayette
(1757-1834).



Figure 13 :
Georges Washington
(1732-1791).



Figure 14 :
Charles-Henri
d'Estaing
(1729-1794).



Figure 15 : Newport.



Figure 16 : Ile de Grenade.



*Figure 17 :
Charles de Ternay
(1723-1780).*



*Figure 18 :
Jean-Baptiste
de Rochambeau
(1725-1807).*



*Figure 19 :
François-Joseph
de Grasse
(1722-1788).*

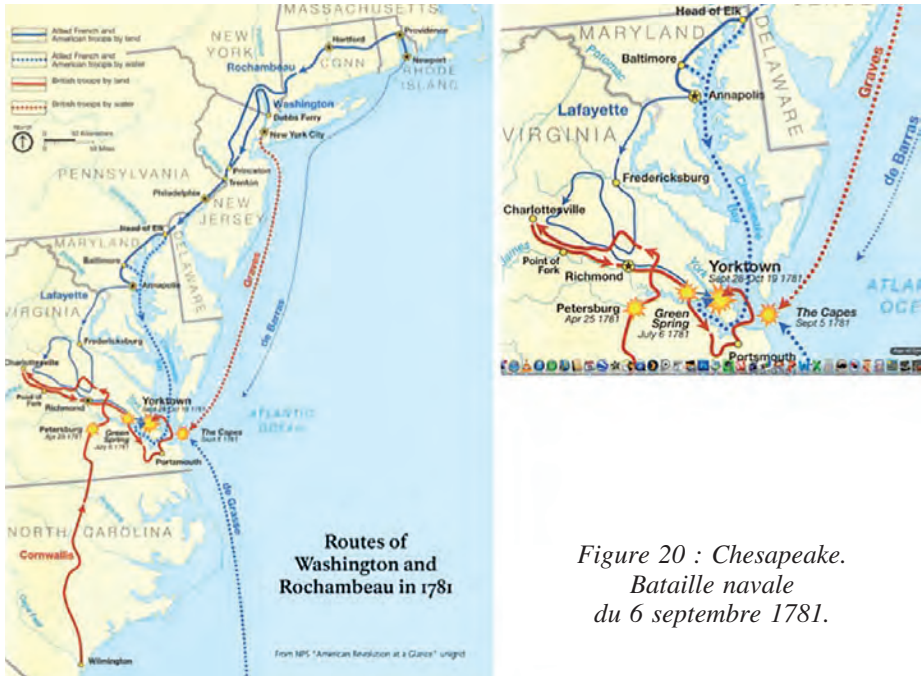


Figure 20 : Chesapeake.
Bataille navale
du 6 septembre 1781.



Figure 21 : Yorktown. Reddition de Cornwallis.



Figure 22 :
Pierre-André
de Suffren
(1722-1788).



Figure 23 :
Porto Praya
(16 avril 1781).



Figure 24 : Ile de France (actuelle Ile Maurice).

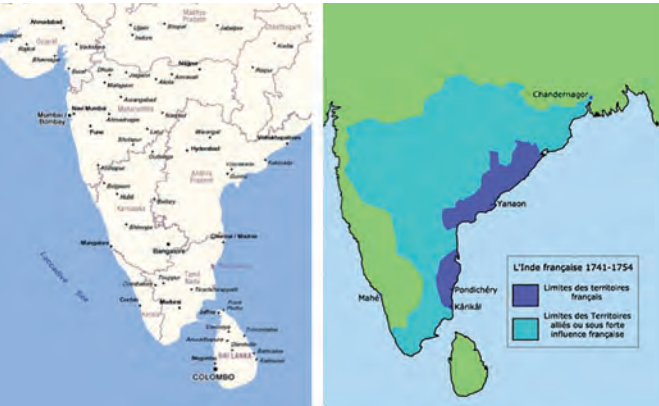


Figure 25 :
Comptoirs français
de l'Inde.