

numéro

12

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*Stratégies navales :
l'exemple de l'océan Indien
et le rôle des amiraux*

Villiers – 979-10-231-1771-4



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

Revue d'histoire maritime

12

**Stratégies navales :
l'exemple de l'océan Indien
et le rôle des amiraux**

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

Édition papier © Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2010
Édition numérique © Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-738-3
PDF complet – 979-10-231-1759-2

TIRÉS À PART EN PDF :

Poussou, Édito – 979-10-231-1760-8
Bouchon – 979-10-231-1761-5
Haudrère – 979-10-231-1762-2
Guérout – 979-10-231-1763-9
Bonnichon – 979-10-231-1764-6
Dupouy – 979-10-231-1765-3
Weber – 979-10-231-1766-0
Vergé-Franceschi – 979-10-231-1767-7
Barazzutti – 979-10-231-1768-4
Ybert – 979-10-231-1769-1
Hroděj – 979-10-231-1770-7
Villiers – 979-10-231-1771-4
Jeanne – 979-10-231-1772-1
Louvier – 979-10-231-1773-8
Lenhof – 979-10-231-1774-5
Boureille – 979-10-231-1775-2
Grosvallet – 979-10-231-1776-9
Comptes rendus – 979-10-231-1777-6

Mise en page et version numérique : 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

SUP

Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris
tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Éditorial

Jean-Pierre Poussou	5
---------------------------	---

STRATÉGIES NAVALES ET COMMERCIALES DANS L'OCÉAN INDIEN

L'expansion de l'Islam dans l'océan Indien à l'époque médiévale Geneviève Bouchon	9
Les marins français dans le golfe du Bengale aux XVII ^e et XVIII ^e siècles Philippe Haudrère.....	27
Le naufrage de la flûte <i>l'Utile</i> sur l'île de Sable en 1761 : pratiques de la traite des esclaves dans l'océan indien et évolution des idées Max Guérout.....	41
Présence française dans les mers de l'Inde sous Louis XVI Philippe Bonnichon	61
Une tentative commerciale dans l'océan indien de 1772 à 1777 : Arnaud Lamaignère à l'Île de France Madeleine Dupouy	77
De Pondichéry à Marseille, le commerce des arachides (1875-1914) Jacques Weber	91

LE RÔLE DES AMIRAUX

Introduction Éric Barré	107
Les Amiraux de France (XVI ^e -XVIII ^e siècles) Michel Vergé-Franceschi	109
Étude comparative des officiers généraux aux Provinces-Unies, en France et en Angleterre à l'époque de Louis XIV (1643-1715) Roberto Barazzutti	119
Les premiers amiraux de la marine russe Édith Ybert.....	153

	Du casse, une élévation unique, et une carrière de traverse sous l'ancien régime Philippe Hrodej.....	167
	Un amiral méconnu, Burgues de Missiessy, amiral de la Révolution à la Restauration Patrick Villiers	193
	L'amiral Hugon au Levant (1832-1833) François-Xavier Jeanne.....	203
	Un amiral face à la politique méditerranéenne de Napoléon III, le vice-amiral Le Barbier de Tinan, commandant en chef de l'escadre d'évolutions (février 1860-février 1862) Patrick Louvier	219
	L'amiral de la Flotte John Jellicoe (1859-1935), l'homme qui a décidé du sort du monde Jean-Louis Lenhof.....	251
4	L'âge de l'amiral, ou la difficile gestion des officiers généraux de la Marine au début de la Cinquième République (1960-1966) Patrick Boureille	291

VARIA

	Conditions de vie et solidarité à bord des navires marchands bordelais, de la fin de la guerre de Sept Ans à la guerre d'Amérique Christophe Grosvallet	313
--	---	-----

CHRONIQUE ET COMPTES RENDUS

	Nouvelles d'Histoire maritime Jean-Pierre Poussou.....	331
	Jacques Bernard (1917-2010).....	335
	Comptes rendus.....	339

Le rôle des amiraux

INTRODUCTION

Éric Barré

*Centre de Recherches en histoire quantitative
université de Caen-Basse-Normandie*

De par son étendue, la mer est, à un moment ou à un autre, l'objet d'un mythe ou d'une histoire. Vénus sort de l'onde ; les navires fantômes voguent à la recherche de leurs proies ; le flibustier et le corsaire combattent au milieu de la fumée et des bruits de bataille ; l'amiral, empanaché, se tient sur la dunette d'un château de bois dirigeant on ne sait quelle expédition, source de gloire et de richesse. L'image d'Épinal est certes appuyée, mais elle s'approche d'une autre vision, celle de l'Orient où les émirs commandent les armées du calife ou du sultan.

Dans le domaine de la Méditerranée centrale, l'*émir al bâhr*, l'émir de la mer, commande les flottes s'opposant à la mainmise de la région par les Normands d'Italie du Sud et de Sicile. L'utilité de cet officier n'échappe pas aux conquérants qui créent à leur tour un amiral dont la première mention date de 1141. L'imitation en entraîne d'autres : Gênes (1181), Catalogne et Majorque (1230), royaume de France (1248), Angleterre (1295)... Cette liste, non exhaustive, démontre non seulement la prise de conscience de l'importance du monde maritime par les souverains d'Europe occidentale mais aussi la naissance d'une nouvelle institution, l'Amirauté, et d'un titulaire, l'amiral de tel ou tel royaume, ou principauté territoriale. Cette naissance est aussi l'histoire d'une croissance. Quelles sont les compétences de l'amiral ? Comment évolue l'institution ? Quelle image en ont les théoriciens et les commentateurs du monde maritime ? Quels sont les profils recherchés par le pouvoir en place ?

L'amiral est avant tout un homme de valeur. Jusqu'à la veille de l'époque moderne, les amiraux de France ne sont pas choisis parmi les plus grandes familles de la noblesse. En ce domaine, le cas de Jean de Vienne est tout à fait caractéristique. Au lendemain de la guerre de Cent Ans, les choix sont inversés et l'affirmation de la souveraineté royale sur la quasi-totalité du royaume s'accommode, dans un premier temps, de l'existence des Amirautés de Bretagne, Guyenne et Provence. Cette évolution est-elle voulue par l'autorité royale ? La même question pourrait être formulée, lors la suppression de l'Amirauté et son remplacement par un grand maître de la navigation, en 1629, et l'opération inverse, en 1669.

Dans ce dernier cas, la nomination d'un bâtard du roi est une réponse indirecte sollicitant d'autres questions. Elle implique de se pencher sur le cas, tant des adjoints directs, les vice-amiraux, que sur les véritables commandants des armées navales : chefs d'escadre et lieutenants généraux. L'étude de leur parcours permet-elle de définir un profil de carrière ? Quels sont les éléments qui ont assuré leurs succès ? Quelle a été leur influence sur la tactique navale, sur les évolutions technologiques, sur le monde maritime ? Peut-on établir des comparaisons avec les officiers généraux des marines étrangères, qu'ils portent ou non le titre d'amiral ?

108

Cette question induit le problème de la création et de l'histoire de l'institution, d'un point de vue tant institutionnel qu'évènementiel, dans les autres pays du monde. Certains ensembles, à forte tradition maritime, comme la Hanse teutonique, ne semblent pas s'être pourvus d'Amirauté ni d'amiraux. À l'inverse, des pays comme l'Angleterre ont développé un ensemble homogène où les amiraux, pris au sens général, sont, pour la plupart, des praticiens de la mer. Son modèle n'est pas obligatoirement suivi par les Pays-Bas ou la Russie dont l'armée navale est réformée en profondeur par Pierre le Grand.

Cette vision rapide, avec toutes les erreurs possibles, pose le problème du poids politique des amiraux. En France, nombre de lieutenants généraux deviennent les amiraux compétents de la République, de l'Empire, puis de la royauté retrouvée. L'expansion coloniale européenne, loin de la métropole, en fait des diplomates : ainsi, la bataille de Navarin n'est pas sans conséquence sur l'équilibre de la Méditerranée. Les canons du commodore Perry ou la personnalité de l'amiral Jellicoe participent de l'histoire mondiale à son plus haut niveau.

La globalisation et la médiatisation de la planète pourraient faire d'un amiral un simple exécutant, mais il reste un personnage clef de l'intérêt général dont le rôle est complexe. En France, un amiral peut à la fois commander une zone maritime, disposer d'une escadre, intervenir dans la police de la navigation, de la pêche et des côtes, et lutter contre la pollution. Comme officier général, il commande aux troupes et aux navires placés sous ses ordres, comme préfet maritime, il est le commissaire de la république en charge du monde maritime.

Cet aperçu rapide, par ses questions directes et ses quelques affirmations, comme l'attribution du titre d'amiral dans certaines circonstances à des civils, est une invitation à l'ensemble des chercheurs, des témoins et des bonnes volontés à se joindre à nous pour continuer une enquête qui ne se veut pas limitée dans le temps.

UN AMIRAL MÉCONNU, BURGUES DE MISSIESSY, AMIRAL DE LA RÉVOLUTION À LA RESTAURATION

Patrick Villiers
université du Littoral-Côte d'Opale

Burgues de Missiessy, né à Toulon en 1756, fut en 1805 le seul amiral français à accomplir ses instructions, s'illustrant en ravitaillant les Antilles, et en causant de nombreux dégâts aux îles anglaises, tout en ramenant son escadre à bon port. Remarqué pour son *Traité d'arrimage* des 74 canons par Louis XVI qui le nomma capitaine de vaisseau, il accepta les idées nouvelles et, après diverses aventures, fut nommé amiral par la Révolution. Rétabli dans son grade par le Directoire, il fut nommé préfet maritime par Bonaparte. Il s'illustra d'abord comme un « officier savant », puis comme un brillant administrateur, mais il fut tout autant un brillant combattant, et cependant il reste ignoré de beaucoup d'historiens, et encore plus du grand public. Quelle fut sa carrière ? Est-il un amiral exemplaire de ces amiraux de la Révolution et de l'Empire ?

UNE FORMATION ET UN DÉBUT DE CARRIÈRE AU SERVICE DU ROI

Édouard-Thomas Missiessy est né à Toulon, le 23 avril 1756, dans une famille de la petite noblesse. Il eut son premier embarquement à dix ans sur le vaisseau l'*Altier*, commandé par son père, capitaine de vaisseau dans l'escadre de Beaufremont chargée de montrer le pavillon dans le Levant en 1766. Il navigua 8 mois, puis entra comme garde marine à Toulon le 26 novembre 1770. Il embarqua successivement sur les frégates la *Topaze*, l'*Engageante* et la *Flore*, accomplissant 5 campagnes de 1770 à 1776. Il est alors porté sur les rôles d'équipage sous le nom de Missiessy-Quiès. À partir de 1789, il se fit appeler Burgues de Missiessy. Promu enseigne de vaisseau, en avril 1777, il fut affecté à la frégate la *Sultane*, chargée de protéger le commerce français contre les Barbaresques.

Il fit ensuite une brillante guerre d'Amérique. Il embarqua sur le *Vaillant* de 64 canons dans l'escadre d'Estaing le 9 avril 1778 sous les ordres du marquis de Chabert, capitaine de vaisseau commandant, et de Chaussegros, lieutenant

de vaisseau, second capitaine¹. Le 13 avril, le *Vaillant* quitta Toulon pour l'Amérique. Il participa aux engagements de Newport, aux combats de Sainte-Lucie, les 13 et 15 décembre 1778, puis de la Grenade, les 2 et 6 juillet 1779, et de Savannah, de septembre à octobre. Le 21 décembre, le *Vaillant* désarma à Lorient.

En février 1780, Missiessy fut nommé second sur la frégate la *Surveillante*, qui venait de s'illustrer brillamment sous le commandement de Du Couédic en coulant la frégate *Québec*. Du Couédic, mort de ses blessures, fut remplacé par le chevalier de Cillard. La frégate fut affectée à l'escadre de Ternay. Partie de Brest le 2 mai 1780, elle assista au débarquement de Rochambeau aux États-Unis, le 11 juillet, à Rhode Island. La frégate resta sous les ordres de Ternay et hiverna à Boston. En division avec l'*Eveillée*, la *Surveillante* participa à la prise de plusieurs corsaires et à celle du *Romulus*, de 44 canons. D'avril 1781 à août 1781, la *Surveillante* escorta des navires des États-Unis à Saint-Domingue et porta des dépêches, notamment l'accord du chef d'escadre Barras, successeur de Ternay à la tête de l'escadre française basée à Boston, à l'opération de la Chesapeake-Yorktown. Le 5 juin 1781, la *Surveillante* engagea un très brillant combat contre le vaisseau HMS *Ulysses*, de 50 canons. Un boulet anglais à la flottaison, l'empêcha de remporter la victoire. L'Anglais, en feu, parvint à s'enfuir pendant la nuit pendant que la *Surveillante* réparait. En août, la frégate attaqua le *James* de 44 canons. De retour à Boston, elle repassa sous les ordres de Barras qui mouilla le 10 octobre dans la Chesapeake avec l'artillerie indispensable pour la victoire de Yorktown. Le 22 octobre, le comte de Grasse chargea la *Surveillante* de rapporter la défaite de Cornwallis. Avec à son bord le duc de Lauzun, elle mouilla à Brest, où elle fut aussitôt désarmée, le 16 novembre.

En mars 1782, Missiessy reçut son premier commandement, le *cutter* le *Pygmée* de 14 canons, navire neuf construit à Dunkerque. Chargé de missions d'escorte, il fut pris par deux vaisseaux en protégeant un convoi côtier en Manche. Échangé en septembre 1782, Missiessy fut nommé second du *Réfléchi* de 64 canons, à Brest, puis en février 1783 sur le *Censeur* de 74 canons qui revint de Cadix à Toulon.

La paix revenue, Missiessy proposa à Castries, secrétaire d'État à la Marine et aux Colonies, une amélioration du code de signaux du Pavillon qui fut approuvée. Il fut ensuite nommé commandant de la gabarre la *Guyane* chargée d'aller chercher à Riga des bois de mâture pour la flotte de guerre. Au retour de cette mission de 8 mois, il repartit comme commandant de la *Durance* à Riga, puis aux îles du Vent. En 1786, il embarqua comme second sur le *Patriote* de 74 canons, dans l'escadre d'évolutions d'Albert de Rions et fit campagne

1 Patrick Villiers, *Marine de Louis XVI*, Grenoble, J.-P. Debanne, 1985, p. 181-186, 359-361.

en Manche, en Norvège et le tour de l'Angleterre par les Orcades. En 1787, Kersaint fut chargé de tester le *Léopard* de 74 canons, navire neuf construit sur les plans Sané-Borda, avec aussi de nouveaux aménagements, telle une cuisine au charbon, ainsi que de nouveaux arrangements dans la mâture et dans le gréement. Kersaint choisit Missiessy comme second. À la suite de cette campagne, Missiessy rédigea son *Traité d'arrimage*, publié en 1789 « par ordre du roi » et de La Luzerne, secrétaire d'État à la Marine et aux Colonies. Dans ce traité de l'*Arrimage des vaisseaux*²,

il [Missiessy] établit pour tout ce qui compte la charge d'un vaisseau la division simple en objets inconsommables et consommables ce qui le conduisit à déterminer la répartition des objets consommables de manière à ce que la consommation journalière n'altère en rien l'assiette la plus avantageuse pour la marche du vaisseau.

L'ouvrage fait partie de la remarquable série de livres publiés sous Louis XVI pour mieux former les officiers de marine. L'année précédente, Castries avait fait publier le *Traité élémentaire de la mâture des vaisseaux à l'usage des élèves de la Marine*, de Forfait, du même format, 294 pages et 24 planches.

Missiessy étudia l'arrimage du *Léopard*, premier vaisseau français construit sur le plan type Borda-Sané du concours de 1786³ ; son but était de porter à la perfection ce navire. En effet, au cours d'une croisière, tout navire consomme eau et vivres, ce qui entraîne une modification de ses lignes d'eau. Dans l'introduction, Missiessy résume sa méthode : « diviser le navire en plusieurs tranches verticales... , calculer le déplacement d'eau de chacune de ces tranches, connaître le poids de chaque objet composant la charge du vaisseau... », avant de faire les changements dans les aménagements du navire. « La méthode pour obtenir toutes les conditions de l'arrimage exige préalablement la connaissance des moyens que l'on a : c'est toujours en les mesurant avec le but que l'on veut atteindre que l'on en approche le plus près possible ». Ayant déterminé « le poids du déplacement d'eau », qui est de 3 010 tonnes avec 5 pieds 4 pouces de batterie pour un tirant d'eau avant de 19 pieds 9 pouces et arrière de 22 pieds 1 pouce », il en déduit que, le « poids de la coque » étant de 1 520 tonnes, le « poids de la charge » est de 1 490 tonnes.

2 Édouard-Thomas Burgues de Missiessy, *Arrimage des vaisseaux*, Paris, Imprimerie royale, 1789.

3 Patrick Villiers, « Les vaisseaux français en 1805, des budgets de 1799 à 1805 aux analyses de Burgues-Missiessy, théoricien et marin devenu un amiral renommé », dans Francisco Fernandez-Gonzalez, Larrie Ferreiro, Henry Nowacki (dir.), *Technology of the Ships of Trafalgar*, Madrid, ETS Navales UPM, 2006.

Missiessy divise le vaisseau « en huit tranches verticales », dont il calcule le poids « d'après le développement intérieur et extérieur de la charpente de chaque tranche ». Il ajoute : « J'ai trouvé par cette approximation vague dont l'exactitude ne doit pas être loin de 7 à 8 tonneaux par tranche... ». Il obtient ainsi un ensemble de poids par tranche, d'où il déduit que les poids des extrémités sont supérieurs aux déplacements des tranches correspondantes⁴. Ces données étant intangibles, il reste ce que Missiessy appelle « la charge », c'est-à-dire l'ensemble des objets qui sont à bord du navire, objets qu'il classe en « inamovibles », « consommables » et « inconsommables », soit au total 939 tonneaux. Missiessy décrit alors les points sur lesquels il ferait porter les changements : déplacement des bossoirs au niveau des porte-haubans de misaine, soit 7 tonneaux à 2 000 livres passant de la 1^{re} à la 2^e tranche avant. Il propose la suppression du four à pain, habituellement placé en avant du mât de misaine, car il fait double emploi avec le four à pain à double étage mis en service sur *Le Léopard*, four qui s'est révélé excellent, ce qui supprimerait 3 tonneaux, etc.

Au cours de la croisière de 1787, Missiessy, en accord avec Kersaint, ramena dans les tranches centrales du vaisseau tout ce qui pouvait l'être. Deux points furent particulièrement mis en œuvre : les biscuits et le charbon de terre pour les cuisines. *Le Léopard* testa les nouvelles cuisines du comte de Kersaint qui utilisaient le bois comme le charbon. Missiessy n'utilisa que le charbon, ce qui lui permit de charger sept mois de charbon et de dégager de l'espace dans la cale alors qu'il aurait été impossible de mettre tout le bois nécessaire. Il put également jouer sur le stockage du biscuit de mer destiné à l'équipage.

Ce livre fut communiqué à tous les commandants de vaisseaux de 74 canons. À noter que Missiessy inclut des pages blanches dans ce livre pour que le commandant puisse faire ses remarques et ses propositions. En récompense, Missiessy reçut le commandement de la corvette de 28 canons, la *Belette*, du 6 août 1789 au 12 mai 1790, avec mission d'escorter le commerce français contre les Barbaresques. Le 2 novembre 1791, il passa au commandement de la frégate la *Modeste* de 36 canons et fut chargé de renégocier le traité de paix avec la Régence d'Alger. Le roi le félicita, lui donna son portrait en pied et le promut capitaine de vaisseau le 1^{er} janvier 1792. Le 6 janvier, il désarma sa frégate à Toulon.

MISSIESSY FACE À LA RÉVOLUTION, UN DÉBUT DE CARRIÈRE MOUVEMENTÉ

Il fut alors rattrapé par les événements révolutionnaires. Acceptant le nouveau régime, il reçut, le 10 juin 1792, le commandement du *Centaure* de 74 canons,

4 Tableau 1, d'après Édouard-Thomas Burgues de Missiessy, *Arrimage des vaisseaux*, op. cit., p. 10.

dans l'escadre de l'amiral Truguet. Cette dernière, renforcée par la division de Latouche-Tréville venue de Brest, forte de 15 vaisseaux et 8 frégates, attaqua le port d'Onégia, à l'est de Villefranche, les 26 et 27 octobre 1792. Une division commandée par Truguet, composée du *Tonnant*, du *Languedoc* et du *Centaure*, fit escale pendant un mois à Gênes, puis l'ensemble des forces se porta contre la Corse et la Sardaigne en janvier et février 1793. Missiessy, promu contre-amiral le 1^{er} janvier 1793 par Monge, ministre de la Marine, était toujours rattaché à la division Truguet. Il participa à l'opération contre Naples puis Cagliari avant de rentrer désarmer à Toulon le 8 mars 1793.

La tension était vive à l'arsenal entre révolutionnaires et royalistes. Au désarmement de son vaisseau le *Centaure*, Missiessy fut accusé d'être hostile à la Révolution et incarcéré au fort de la Malgue à Toulon. Il fut libéré par le soulèvement de Toulon, le 12 juillet, qui proclama Louis XVII, roi. Missiessy resta dans la ville lors de l'occupation anglaise mais, lors de la reprise de Toulon en 1794, il passa en Italie pour échapper à la Terreur. À la chute de Robespierre, il rentra en 1795. Il fut alors emprisonné mais, après trois mois d'enquête, le tribunal l'acquitta. Il fut réintégré comme adjoint de Borda à la direction des cartes et plans, à Paris, avec mission de faire adopter le système métrique dans la marine. Il se fit alors appeler Missiessy-Burgues. En 1797, le Directoire le nomma directeur adjoint des constructions navales et ordonna la publication de l'ouvrage *l'Installation des vaisseaux...*, qu'il venait de rédiger⁵. Ce livre est précédé d'un rapport élogieux de huit pages de la commission chargée de l'examiner, rapport signé par des noms indiscutables : Rosily⁶, Borda, directeur des constructions navales, et Gautier, ingénieur en chef depuis 1765 et qui s'était illustré par une carrière en Espagne où il avait construit la *Santissima Trinidad* de 120 canons. La commission souligna que l'ouvrage était particulièrement important, car « depuis longtemps la Marine désire une unité de disposition dans tous les détails du vaisseau... ». La commission rappela qu'il y avait trop de différences sur l'organisation du service d'un vaisseau à l'autre. En effet, jusqu'à cette date, « chaque capitaine a réglé ces objets à peu près selon sa méthode particulière... Aussi un officier un peu habitué au service est-il frappé, en montant à bord, de la tenue d'un vaisseau ou d'un autre et encore plus lorsqu'il examine les détails... » ; c'était particulièrement le cas pour les rôles

5 Édouard-Thomas Burgues de Missiessy, *Installation des vaisseaux*, imprimé par ordre du ministre de la marine et colonies, Paris, Imprimerie de la République, an VI.

6 François Rosily-Mesros, né à Brest en 1748, s'était illustré au combat de *La Belle Poule* en 1778, puis sur la *Cléopâtre* aux Indes, avec Suffren. Commandant de la Marine à Rochefort en 1793, il fut également destitué comme noble, réintégré comme directeur du dépôt des cartes en 1795, et nommé vice-amiral en 1796. Aux côtés de Forfait, il étudia la création de l'arsenal d'Anvers puis de Gênes. Son parcours est très proche de celui de Missiessy. Après Trafalgar, Napoléon le chargea de rallier les débris de la flotte franco-espagnole.

de combat et d'abordage. Le rapport conclut : « le citoyen Missiessy présente des méthodes fixes qui dans la pratique prépareront et faciliteront à établir, par une loi générale, un ordre qui sera proportionnellement le même à bord des vaisseaux de la République ».

En soulignant l'importance de l'ouvrage de Missiessy et la nécessité de le faire imprimer, la Commission condamnait implicitement le désordre, pour ne pas dire l'anarchie, qui régnait à bord de certains vaisseaux de la République, notamment lorsque le mathématicien Monge avait été ministre de la Marine. Ce rapport était suivi d'une introduction de deux pages dans laquelle Missiessy détaillait le plan de son ouvrage et justifiait sa démarche, qui se voulait scientifique :

L'installation des vaisseaux est une des parties de la Marine la moins avancée... Peut-être que les rapports de l'installation avec le gréement et l'arrimage sont cause qu'on a négligé de l'envisager théoriquement et ont empêché de lui donner cette attention particulière qui compare les dispositions usitées avec les principes résultant de nos connaissances, marche qui doit tenir l'esprit pour faire des progrès dans les arts et réformer les erreurs...

198

Avec le mot arrimage, Missiessy fait ainsi implicitement référence à son ouvrage sur l'*Arrimage des vaisseaux*, sans cependant le nommer. Il explique ensuite sa méthode :

Nous avons établi de la manière la plus avantageuse, dans chaque lieu du bâtiment : les objets fixes qui sont nécessaires à la navigation ; nous les avons ensuite accordés, le mieux qu'il nous a été possible, avec les dispositions favorables au combat, et propres à en accélérer la préparation...

Dès l'introduction, l'accent est mis sur ce qui concerne le combat et l'amélioration des conditions pour mieux se battre. Ainsi, dans le premier chapitre, consacré à l'organisation de la cale, Missiessy annonce clairement les raisons qui ont présidé à ses choix : « La célérité du service de l'artillerie pendant le combat exige que l'on distribue par deux endroits le service des gargousses »⁷. Il propose que la soute aux poudres soit réservée aux gargousses pour les canons de l'arrière ; « les gargousses nécessaires pour le service des canons en avant du grand mât sont situées dans des coffres situés dans la calle par le travers du mât de misaine... ».

L'ouvrage est divisé en sept chapitres qui examinent la disposition des objets et des hommes par lieu : la cale, le faux-pont, la première batterie, la deuxième batterie, les gaillards, les hunes et les dehors du vaisseau. Mais, surtout, l'accent

7 Missiessy, *Installation des vaisseaux*, op. cit., p. 6 et 7.

est mis sur l'organisation des hommes dans tous les cas possibles : « Chaque homme de l'équipage est désigné par un numéro particulier », et il est ensuite désigné pour tous les rôles possibles à bord d'un vaisseau : rôle de combat pour un bord et pour deux bords, rôle de mouillage, de plat, de couchage etc.

Cette analyse par rôle, étonnamment moderne, est adoptée de nos jours à bord de tous les navires de guerre. Missiessy se doutait que son organisation serait très coercitive, et qu'elle risquait de ne pas être appréciée par les commandants des vaisseaux. Il se réfugia derrière une justification scientifique en présentant cette partie de l'ouvrage comme presque anodine : « la répartition de l'équipage pour les différentes manœuvres à l'ancre et à la voile, pour le combat, l'abordage, une descente, etc. devant être considérée comme une dépendance de l'installation, nous avons terminé l'ouvrage par ce travail »⁸. L'ouvrage est accompagné de planches qui reprennent celles du traité de l'arrimage, déjà cité ; elles furent dessinées par des spécialistes en constructions navales : « les citoyens Le Gras et Simon sous-ingénieurs constructeurs », ce qui les rend encore plus intéressantes pour l'étude des vaisseaux de la Révolution et de l'Empire.

À la suite de cette publication, le Directoire le nomma directeur adjoint des constructions navales et le chargea d'établir un nouveau *Code de signaux de combat*.

MISSIESSY, DE BONAPARTE À LA RESTAURATION : UN BRILLANT COMBATTANT ET UN ADMINISTRATEUR HORS PAIR

En 1801, le premier consul le réintégra dans le service à la mer comme chef d'état-major de son ancien chef, l'amiral Truguet, à Cadix. L'année suivante, il le nomma à Paris « préfet maritime de tous les travaux relatifs à la flotille » de Boulogne. C'est à Paris que Missiessy publia les *Moyens de procurer aux bâtiments de différents rangs des qualités pareilles en adoptant les plans du vaisseau de 74 que l'expérience aurait fait reconnaître le meilleur par la réunion de ses qualités et en changeant l'échelle pour l'application du même plan aux bâtiments de tous les rangs*⁹. Dans cet ouvrage, Missiessy étendit aux vaisseaux de 80 et 116 canons les réflexions menées dans ses deux ouvrages précédents et proposa de réduire l'équipage des vaisseaux pour se rapprocher des équipages anglais. En juillet 1803, Bonaparte le nomma préfet maritime du Havre.

⁸ *Ibid.*, « Introduction », p. xij.

⁹ *Moyens de procurer aux bâtiments de différents rangs des qualités pareilles en adoptant les plans du vaisseau de 74 que l'expérience aurait fait reconnaître le meilleur par la réunion de ses qualités et en changeant l'échelle pour l'application du même plan aux bâtiments de tous les rangs*, Paris, Imprimerie de la République, 1803 (désormais *Moyens de procurer aux bâtiments*).

En 1804, Missiessy fut affecté à Rochefort et nommé commandant d'une escadre de cinq vaisseaux en cours d'armement : le *Majestueux*, 120 canons, le *Magnanime*, le *Jemmapes*, le *Lion*, le *Suffren*, tous armés de 74 canons, trois fré gates de 44 canons : l'*Armide*, la *Gloire*, l'*Infatigable*, complétés du *Lynx* et de l'*Actéon*, deux bricks de 16 canons. Il avait mission de transporter 3 500 hommes de troupes, 5 000 fusils pour défendre les Antilles françaises, mais également mission d'attaquer les îles et le commerce colonial anglais. Ayant appareillé le 11 janvier 1805, il déjoua le blocus anglais mais rencontra une tempête très violente qui dura douze jours, occasionnant de gros dommages dans la mâture du *Suffren* et de la *Gloire*. Il mouilla le 21 février à la Martinique, soit après un temps assez court, compte tenu de la tempête affrontée. À peine arrivé, il débarqua sur l'île de la Dominique, rasa les défenses ennemies et s'empara de 22 navires. Il repartit après avoir levé une forte contribution sur les habitants. Il répéta cette manœuvre à Nieves, Montserrat et Saint-Christophe. Les prises furent vendues à la Guadeloupe, et leur montant immédiatement partagé entre les soldats du général Lagrange et les marins.

Avant de revenir en France, son escadre s'arrêta à Saint-Domingue pour y débarquer les troupes du général Lagrange qui sauvèrent la capitale, assiégée par les troupes noires de Dessalines. Missiessy se savait poursuivi par les forces anglaises ; il resta au mouillage sous voile ce qui lui permit de repousser l'escadre anglaise et de s'échapper. Il rentra le 20 mai à Rochefort avec tous ses navires, donnant ainsi l'exemple de ce qu'aurait dû être la stratégie napoléonienne à la mer : disperser les escadres anglaises sur les océans, et les obliger à protéger le commerce et les colonies anglaises. Napoléon, prétextant que Missiessy aurait dû attendre Villeneuve aux Antilles alors que les instructions initiales de l'empereur disaient le contraire, refusa de lui accorder une promotion pourtant légitime. Missiessy demanda à être mis en congé.

Napoléon le rappela le 18 février 1808 au commandement de l'escadre de l'Escaut, forte de 8 vaisseaux. Le 30 juillet 1809, suite au débarquement des forces de l'Amiral Chatham, à Walcheren, fortes de 40 000 hommes sur 400 transports, escortés de 22 vaisseaux, Missiessy manœuvra avec habileté son escadre empêchant qu'elle soit capturée tout en protégeant Anvers. En octobre, après avoir perdu 7 000 hommes et dépensé inutilement trois millions de livres sterling, les Anglais renoncèrent. Napoléon récompensa Missiessy en le nommant commandant en chef des forces du Nord et le fit comte d'Empire sous le nom de comte de Burgues. Il se nomma dès lors Burgues de Missiessy.

Missiessy protégea à nouveau Anvers avec succès en 1814, mais, aux Cent Jours, il refusa de se rallier à Napoléon. À la Restauration, Louis XVIII le

confirma comme préfet maritime de Toulon¹⁰. Son rôle reste encore largement à étudier, comme d'ailleurs l'histoire maritime de cette période. Il se révéla une nouvelle fois un brillant administrateur.

De cette rapide biographie, plusieurs éléments se détachent. Missiessy est probablement l'officier supérieur français qui a le plus navigué de 1770 à 1815. Il était très brillant au combat, comme le montra son engagement contre l'*Ulysse*. Lorsqu'il fut second sur la *Surveillante*, il commanda l'artillerie de cette frégate qui mit le feu au vaisseau qu'elle affrontait, preuve également de l'originalité de Missiessy qui choisit le tir à couler bas et non à démâter, plus utilisé par les Français. Missiessy a navigué dans toutes les mers européennes, de la Méditerranée à la Baltique mais aussi dans l'Atlantique Nord et aux Antilles. C'est également le type de « l'officier savant » des marines de Louis XV et de Louis XVI, comme Borda ou le chevalier du Pavillon. Chargé de ramener du bois de mâture acheté aux Russes à Riga, il rédigea un rapport sur le commerce et l'économie de la Baltique qui le fit remarquer. Second sur *Le Léopard* de 74 canons aux côtés de Kersaint, il écrivit un traité particulièrement remarquable, montrant ses connaissances en architecture navale.

Comme d'Estaing, Bougainville, Borda ou Sané, il accepta la Révolution, mais rappelons que la majorité des officiers de Louis XVI partit en exil sans revenir. S'il s'enfuit sous la Terreur, il revint avec le Directoire, mais ne servit jamais dans l'armée des Princes ou sous les couleurs anglaises. Réintégré, il s'attacha immédiatement à essayer de corriger les problèmes de la marine de guerre par son *Traité sur l'installation...* de 1797, tâche qu'il poursuivit par son ouvrage *Moyens de procurer aux bâtiments...*, de 1802. Sa conduite d'une escadre à la mer en 1805 fut exemplaire, de même que sa défense d'Anvers et de l'Escaut. Il fut le grand responsable de l'échec anglais lors du débarquement en 1809 dans l'île de Walcheren. Napoléon ne s'y trompa pas en le faisant comte d'Empire.

Ce grand marin est paradoxalement un des plus oubliés parmi ceux de l'Empire et ses ouvrages ne sont presque jamais signalés par les historiens. Napoléon se plaignit, à de nombreuses reprises, de ne pas avoir eu de brillants amiraux. À l'évidence, il n'en avait pas beaucoup, mais l'exemple de Missiessy montre que l'Empereur n'aimait pas favoriser les amiraux qui avaient une forte personnalité.

¹⁰ Service historique de la défense, Vincennes, département Marine, CC7, Dossier personnel de Missiessy.

Tableau. Déplacement et poids d'une coque de 74 canons (en tonneaux)

	Poids de déplacement d'eau	Poids de la coque
1 ^{re} tranche arrière	527	225
2 ^e tranche arrière	460	208
3 ^e tranche arrière	322	188
4 ^e tranche arrière	114	139
1 ^{re} tranche avant	540	228
2 ^e tranche avant	506	210
3 ^e tranche avant	391	184
4 ^e tranche avant	146	138

Source : Missiessy, *Arrimage des vaisseaux*, Paris, Imprimerie royale, 1789.