

La
Révolution
française

La Révolution française

Cahiers de l'Institut d'histoire de la Révolution française
Les massacres aux temps des Révolutions

Des rafles de Boscawen au « Vengeur du Peuple »

La fin de la guerre en dentelles (1755-1794)

Martine Acerra



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/lrf/193>

ISSN : 2105-2557

Éditeur

IHMC - Institut d'histoire moderne et contemporaine (UMR 8066)

Référence électronique

Martine Acerra, « Des rafles de Boscawen au « Vengeur du Peuple » », *La Révolution française* [En ligne],
Les massacres aux temps des Révolutions, mis en ligne le 08 janvier 2011, consulté le 01 mai 2019.

URL : <http://journals.openedition.org/lrf/193>

Ce document a été généré automatiquement le 1 mai 2019.

© La Révolution française

Des rafles de Boscawen au « Vengeur du Peuple »

La fin de la guerre en dentelles (1755-1794)

Martine Acerra

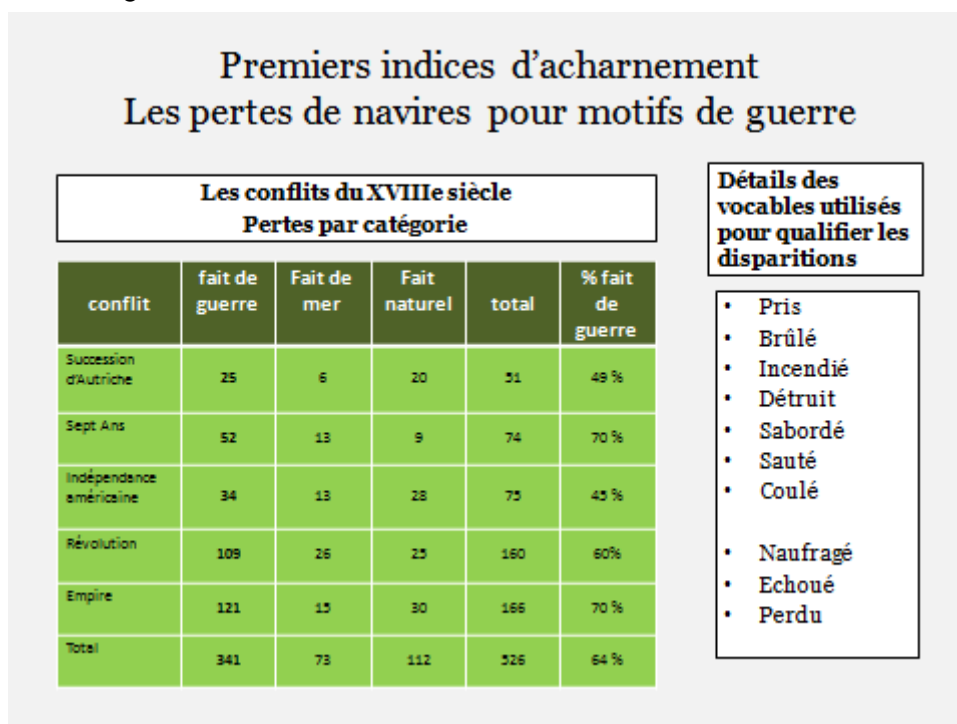
- 1 Par nature, l'espace maritime est hostile à l'homme. Domaine de la navigation plus ou moins lointaine, la mer parfois déchaînée offre au marin un quotidien de contraintes: dureté du métier, promiscuité du bord, sévère discipline l'habituent à la violence ordinaire de l'embarquement¹. Sur celle-ci se greffe un surcroît d'agressivité lié à la bataille navale, aux engagements divers entre navires ennemis, pouvant atteindre un paroxysme chaque fois renouvelé. Dans cette ambiance, la frontière entre les effets de l'agressivité militaire et le massacre peut paraître mince. En quoi une bataille navale, par nature acte de guerre violent, peut-elle s'apparenter au massacre ou non ? Peut-on y déceler des indices en faveur d'une réponse positive, dans quelles circonstances, à quelle période, sont autant de questions auxquelles cette contribution tente de répondre.
- 2 Afin de délimiter ce vaste sujet, quelques remarques et repères préalables s'imposent. Il ne sera pas question ici de la piraterie elle-même, de sa répression ni du phénomène de la course. Massacrer le pirate est un usage accepté par tous depuis la plus haute antiquité. La violence exercée sur sa personne répond à la peur que sa propre violence inspire. Hors la loi, il est puni comme tel : hors de la loi. Son massacre public est aussi un message dissuasif adressé à ceux qui considéreraient l'immensité océane comme un refuge de l'illégalité, autant qu'il est un message de sécurité adressé à ceux qui ont eu ou craignent d'avoir à subir les assauts de la piraterie².
- 3 Dans le cas de la course, même si elle représente une forme de violence légalisée par les Etats souverains, il est exceptionnel qu'elle débouche sur le massacre. Le but de la course est le bénéfice économique tiré de la revente de la cargaison comme du navire et de la rançon exigée pour la libération des hommes. Dans ces conditions, il n'est pas logique de tuer ceux qui peuvent rapporter.
- 4 Par ailleurs, afin de rester strictement en mer, nous n'évoquerons pas les opérations combinées avec bombardement préalable suivi de débarquement, même si dans ce cas

aussi, il est possible de mesurer les évolutions dans la montée de l'agressivité, grâce à l'usage de projectiles jugés adaptés à certains adversaires : envoyer des bombes incendiaires sur les Ottomans ne crée pas de dilemmes moraux mais il n'est pas envisageable de faire de même contre des Chrétiens.

- 5 Enfin, et pour en terminer avec ces préalables, est-il nécessaire de rappeler, qu'en droit maritime, il existe des interdits contradictoires d'un Etat à l'autre ? Le corsaire chez l'un est nommé pirate chez l'autre. Le respect de l'adversaire potentiel ne tient qu'à l'interprétation des Traités de paix et des conventions tacites, en fonction de l'honneur des Nations.
- 6 Les formes de la guerre sur mer évoluent au cours des siècles. Jusqu'aux Temps Modernes, la bataille navale n'est que la transposition sur mer du combat terrestre, avec assaut, encerclement et prise du navire dont le gaillard d'arrière rappelle le château fort. Ainsi, jusque vers les années 1640-1650, peut-on repérer deux formules de combat avec, d'une part l'abordage, combat individuel d'un navire contre un autre ; la mêlée furieuse d'autre part, avec attaque sans ordre du fait de la lenteur de manœuvre des vaisseaux et de leur artillerie encore improvisée³.
- 7 A compter des guerres anglo-hollandaises, les progrès métallurgiques permettent la fabrication régulière de canons aux calibres réglés et provoquent l'adoption d'un type de combat qui va faire la spécificité des XVII^e et XVIII^e siècles, la bataille en ligne de file⁴. Celle-ci suppose que chaque escadre soit constituée de vaisseaux puissamment équipés et placés, à distance rapprochée, les uns derrière les autres afin de former une longue et solide muraille de bois hérissée de canons. L'art de l'évolution navale consiste alors à placer au mieux cette ligne de vaisseaux, en fonction des vents et des courants, pour avoir l'avantage sur la ligne adverse⁵. Les deux armées défilent ainsi, à distance l'une de l'autre - environ 600 à 800 m - et se canonent. Les tirs de bordées entières, utilisant des projectiles spécifiques, visent deux objectifs : soit couler les navires ennemis, soit endommager leurs mâtures afin de les immobiliser et de les prendre. Une bataille navale engage donc en nombre des vaisseaux, des canons et des hommes. Chaque vaisseau de ligne embarque, en moyenne, 74 canons et 750 hommes d'équipage. L'effet multiplicateur est immédiat lorsque chaque escadre comporte une cinquantaine de vaisseaux, chiffre fréquent dans les grands engagements des guerres de Louis XIV par exemple. Dans ce cas, ce sont 100 vaisseaux, 7400 canons et 75000 hommes qui s'affrontent en des combats qui peuvent connaître plusieurs phases et durer plusieurs jours⁶. La masse humaine mobilisée offre un beau potentiel de massacreurs et massacrés lorsque viendra le temps des exacerbations nationales.
- 8 Cependant, l'efficacité de ce type de combat demeure longtemps assez médiocre. La démonstration de puissance, à travers le nombre de vaisseaux alignés, semble d'abord chercher un effet de dissuasion. Mais, si le combat s'engage, l'objectif devient la soumission de l'adversaire et non pas sa destruction. L'art de la bataille navale, jusqu'au milieu du XVIII^e siècle, veut qu'il n'y ait pas de honte à se rendre lorsque l'on a bien combattu et résisté.
- 9 Les transformations de la guerre sur mer, en particulier pour ce qui regarde la montée de la violence, sont perceptibles dans deux types de documentations. En premier lieu, l'archive révèle un certain nombre de réalités ou de réflexions autour des armes, des techniques et des objectifs du combat. Journaux de bord, compte-rendu de combat, procès-verbaux des Amirautés, conseils de guerre, devis de retour de campagne mais aussi archives techniques, projets et fabrications d'armes de plus en plus létales,

permettent de cerner des indices de la violence croissante du combat naval. D'autre part, la peinture de marine, née dans les Provinces-Unies au moment de leur guerre d'indépendance, rend compte des évolutions tout en tenant un discours fort de propagande nationale, face à l'Espagne d'abord, à l'Angleterre et à la France ensuite⁷.

- 10 L'analyse des conflits du XVIII^e siècle fournit quelques premiers indices de cet acharnement grandissant⁸. Entre 1744 et 1815, cinq conflits à théâtre maritime opposent les Français, les Anglais et leurs alliés respectifs, soit pour la France, trente-sept années de guerre, 526 pertes de vaisseaux et frégates dont 414 par effets directs de la guerre ou indirects des naufrages. Trois navires sur quatre disparaissent ainsi.
- 11 A l'exception notable de la guerre d'Indépendance américaine, les pertes subies donnent l'image d'engagements déterminés. Les destructions sont immédiates pour la flotte française. Face à la pression britannique, elle ne semble bénéficier d'aucune échappatoire, d'aucun moyen de se soustraire, d'aucun moyen de résister et de répondre. Les batailles ressemblent à de véritables laminages au cours desquels les vaisseaux sont pris, détruits ou submergés.



- 12 Une attention précise portée aux qualificatifs utilisés dans les archives pour décrire ces pertes permet de formuler quelques hypothèses. Les notions de sabordage, d'incendie, de vaisseaux « brûlés », révèlent l'intention délibérée de ne pas céder son vaisseau à l'ennemi, quelle que soit l'issue de la bataille.
- 13 Ainsi, la guerre de Sept Ans, fort meurtrière, montre une réelle résistance à la prise, malgré le degré supplémentaire d'agressivité dans les combats où il ne s'agit plus de prendre mais de détruire. Cependant, sans études précises menées au cas par cas, il est difficile de se prononcer sur les intentions réelles des commandants, sur l'attitude et l'obéissance des équipages.
- 14 Les guerres de la Révolution et de l'Empire atteignent d'autres proportions du fait du volume des pertes : 230 unités, soit en moyenne, une par mois pendant vingt ans. Les prises systématiques associées aux cas de résistance farouche de navires finalement

coulés, sabordés ou brûlés, illustrent l'acharnement à la destruction, l'augmentation de la violence dans les combats.

- 15 Ces quelques indices fragiles appellent des remarques. Face à l'efficacité de la Royal Navy, que peut la flotte française ? Les motivations et les attitudes sont complexes et difficiles à cerner. La question se pose de savoir si les officiers choisissent de poursuivre des combats qu'ils savent perdus d'avance, s'ils acceptent d'aller à la destruction jugée inévitable, s'ils se rendent faute de combativité, par désillusion ou pour préserver de la mort des hommes déjà éprouvés par des années de guerre. Les rares cas de refus de combattre de la part des équipages posent les mêmes questions pour des hommes qui iront alors pourrir sur les pontons anglais de sinistre réputation. D'autres séries d'indices permettent d'envisager quelques réponses en revenant aux principaux éléments de la guerre sur mer et en remontant au premier conflit à théâtre maritime du XVIII^e siècle.
- 16 Pour mener la guerre, il faut du matériel et des hommes, une stratégie et l'art tactique, tous éléments que la guerre de Succession d'Autriche met en avant. Au cours des engagements, les Anglais constatent la supériorité technique du vaisseau français, maillon fort d'une marine en cours de reconstitution. La solution anglaise consiste alors à agir sur le maillon faible du système adverse : l'insuffisance numérique du nombre de matelots français. L'application méthodique s'effectue au cours du conflit suivant, la guerre de Sept Ans.
- 17 Pour affaiblir d'avance la flotte française, la Royal Navy passe outre aux usages maritimes. Elle commet des provocations diverses dont l'une débouche sur l'attaque, en pleine paix, d'une petite escadre française faiblement armée. Suite à l'incident, Louis XV rappelle son ambassadeur à Londres et, en réaction immédiate à la tension internationale croissante, l'amiral Boscauwen rafe tous les navires marchands français présents en mer ou dans les ports anglais.
- 18 L'affaire fait grand bruit et un an plus tard, la guerre est déclarée. Louis XV en fournit les raisons dans l'acte officiel : « [...] *La marine anglaise, au mépris du droit des gens et de la foi des Traités, a commencé à exercer contre les vaisseaux de S. M. et contre la navigation et le commerce de ses sujets, les hostilités les plus violentes [...] La marine anglaise enlevait, par les violences les plus odieuses et quelquefois les plus lâches artifices, les vaisseaux français qui naviguaient avec confiance sous la sauvegarde de la Foi publique [...] »*⁹.
- 19 A compter de 1755, année des rafles de Boscauwen et jusqu'en 1763 date du Traité de paix de Paris, environ 15000 marins français vont s'entasser à bord des prisons flottantes que sont les pontons anglais. Cette nouvelle formule d'enfermement sera reprise pendant les guerres révolutionnaires et impériales, ponctionnant d'autant les équipages et affaiblissant le potentiel naval français, avant même les combats¹⁰.
- 20 Les conditions épouvantables d'emprisonnement ont fait naître une légende qui se répand dès 1814. Au nombre de soixante, ancrés à Chatham, Portsmouth et Plymouth, les pontons où croupirent les marins auraient provoqué la mort de 100000 marins français entre 1793 et 1814. Il s'agit là d'un chiffre de propagande totalement irréaliste puisqu'il dépasse le nombre total de gens de mer recensés en France à la même époque. Le chiffre de 60000 marins français, de guerre ou de commerce, emprisonnés à un moment ou un autre, une ou plusieurs fois pour le même homme, soit environ la moitié des 122000 prisonniers de toutes nationalités passés par les pontons anglais, semble plus proche de la réalité¹¹.

- 21 Mais, quel que soit le chiffre et pour en revenir à la guerre de Sept Ans, les prisonniers concernés, surtout des Bretons et des Normands, capturés dans des conditions jugées iniques, ont certainement développé de la rancœur, du ressentiment, voire de la haine à l'égard des Anglais. La mémoire douloureuse de cet enfermement joue, pour une certaine part, son rôle dans l'esprit de revanche qui anime la guerre d'Indépendance américaine.
- 22 Pour cette raison, l'affaire des pontons n'est pas à évacuer de notre propos. Univers concentrationnaire avant la lettre, où les hommes démunis de tous, entassés, meurent de faiblesse comme de maladie, les pontons s'ajoutent à la panoplie des violences faites aux marins. La mort lente remplace alors la brutalité de la mort au combat.
- 23 Pour celui-ci, les belligérants vont faire preuve d'une belle et efficace imagination en produisant des armes et des projectiles aux effets de plus en plus dévastateurs pour les hommes et non plus seulement les navires.
- 24 Comme il a été expliqué ci-dessus, les canons classiques, placés en batterie dans les flancs du navire projettent des boulets pleins destinés à percer la coque ou à briser le gréement ennemi. D'une façon ou d'une autre, cette technique de tir à distance provoque l'immobilisation du navire dont il ne reste plus qu'à se saisir. Que cela provoque aussi des pertes humaines est une évidence. Il s'agit de « dégâts collatéraux » inévitables. Parfois, le boulet tombe bien, le navire saute et les hommes fuient le bord comme ils peuvent¹².
- 25 Sans qu'il soit possible de les dater avec précision, des détournements dans l'utilisation des armes et des projectiles apparaissent qui les rend autrement plus meurtriers pour les hommes. Ces usages à la mer, qui ne semblent pas faire l'objet de réflexions théoriques préalables, demeurent difficiles à détecter parce que peu référencées. La documentation officielle les évoque peu. Pourtant, quelques récits de combat notent que, au lieu de tirer à couler ou à démâter, les canonnières bien entraînés visent les sabords adverses, preuve évidente d'une intention destructrice. Touchant directement le canon et ses servants, le boulet et surtout la mitraille, provoquent l'explosion, le feu, la projection d'éclats de bois qui tuent à coups sûrs les hommes confinés dans l'espace étroit de la batterie¹³. Tout ce qui peut faucher les hommes est inventé, perfectionné, utilisé : boulet ramé, boulet chaîné ne servent plus seulement à casser les vergues, couper les cordages ou déchirer les voiles. Ils balaient les ponts, les batteries, les dunettes. Le plus redoutable vient avec les paquets de mitraille, les grappes de raisin, les paquets de balle dont on charge désormais les canons, qui déchiquètent les chairs, brisent les ossatures, criblent les corps de blessures irrémédiablement funestes¹⁴.
- 26 L'acharnement meurtrier fait alors peu de doute, comme l'illustre un texte du début de la guerre d'Indépendance américaine qu'une main, hélas anonyme, a annoté en marge :
- « [...] dans les recherches qui ont été faites pour rendre les combats plus meurtriers, il en est résulté des paquets de mitraille, des charges à cartouche, et l'on ne peut disconvenir que cette invention ne soit très propre à la destruction de l'espèce humaine. Les Anglais y ajoutèrent ensuite les boulets ramés ou à deux têtes. Les Français les imitèrent bientôt... Les boulets furent d'abord en fer coulé. Les inventeurs reconnurent leur peu de solidité et leur substituèrent les boulets forgés qui n'ont pas l'inconvénient de se partager en deux, soit en sortant du canon, soit par le choc.*
- Les Français adoptèrent ces nouveaux boulets après la guerre de 1744 par la raison que l'égalité des armes est l'une des plus importantes maximes de l'art de la guerre [...] les paquets de mitraille avec des petits boulets ronds sont les seuls dont on devrait se servir sur les vaisseaux. Ils ne portent aucun préjudice aux canons. Ils vont plus loin et sont nécessairement plus destructifs en hommes, en voiles et en cordages parce que les boulets sont en plus grand nombre. »¹⁵*

- 27 Dans la marge, la main anonyme a noté :
- « Ce fut en effet après la guerre de 1744 que nous fîmes usage des boulets ramés forgés [...] Un vaisseau démâté est un vaisseau réduit peut-on dire. On préférera toujours la chute des mâts ou de leurs voiles à la destruction de 80 ou 400 ennemis. Les hommes font la guerre, sans doute. Mais la manœuvre leur est-elle impossible, ils n'ont qu'un désespoir impuissant. La destruction de l'ennemi n'a pour objet que de le soumettre. Enfin, quel est le but d'un combat ? Est-il de ne tuer que des hommes ? De les détruire ? »
- 28 A compter de la guerre d'Indépendance américaine, l'efficacité des nouveaux projectiles est renforcée grâce à l'utilisation d'un nouveau canon, la caronade, grâce à la rupture de la ligne de bataille et au retour de l'abordage. Au cours de ce conflit, les Anglais inaugurent cette caronade, gros canon court de fort calibre, utilisé dans les combats rapprochés. Par ailleurs, de façon apparemment spontanée, Anglais et Français tentent d'abandonner le combat en ligne de file jugé inefficace. Traverser l'armée ennemie est une « *manœuvre extrêmement hardie et délicate* » que, seul, peut tenter un capitaine rompu aux évolutions navales et sûr de ses équipages entraînés¹⁶. Ainsi, arme nouvelle et changement de tactique navale amènent le retour de l'abordage et font monter d'un degré la violence des combats.
- 29 Quelques cas de confrontations brutales permettent d'illustrer cette exacerbation caractéristique de la période révolutionnaire et impériale : le combat dit de Prairial (1794) en est l'un des premiers exemples patents que suivront la bataille d'Aboukir (1798), le combat de la *Bayonnaise* (1798) et la bataille de Trafalgar (1805), point d'orgue et massacre sans enjeu stratégique. Ces engagements spectaculaires et emblématiques, pour ne citer qu'eux, ont donné naissance à une iconographie abondante au discours de propagande évident.
- 30 Le combat de Prairial (28 mai au 1^{er} juin 1794) se solde par la perte de sept vaisseaux français, cependant que la mission de l'escadre auxquels ils appartiennent est remplie : l'arrivée à bon port, dans une France révolutionnaire au bord de la disette, d'un convoi de blé en provenance des Amériques. La durée exceptionnelle de ce combat de quatre jours n'a d'égale que son acharnement. L'épisode du *Vengeur du Peuple* a servi de légende réécrite à la gloire des marins de la République¹⁷.
- 31 Le 1^{er} juin, suite à la rupture de la ligne par les Anglais, les vaisseaux combattent en mêlée générale. Le *Vengeur* est engagé face à un vaisseau anglais dans un enchevêtrement de grappins et de cordages. Les canons anglais tirent à bout portant et causent les ravages que l'on imagine. Coulant bas, le *Vengeur* se rend. Les survivants, la plupart blessés, quittent le navire et sont recueillis par les chaloupes ennemies... contrairement à la légende célébrée par Barère à la tribune de la Convention et par Garneray dans sa représentation haute en couleurs. Le bilan est cependant lourd : des 750 hommes d'équipage, 625 trouvèrent la mort dans ce terrible combat.
- 32 Encore mal maîtrisée par les Anglais dans le combat de Prairial, que l'on peut regarder comme une sorte de répétition générale, la nouvelle tactique de bataille navale semble devenue un exercice de parade, une récitation parfaite d'efficacité à la rencontre d'Aboukir¹⁸.
- 33 Bloquée dans l'anse à l'arrivée de Nelson, l'escadre française choisit de combattre à l'ancre, se privant ainsi de sa possibilité de mouvement et du tir alterné de ses deux bords. Les distances mal calculées entre la rive et l'escadre française permettent aux Anglais de s'insérer de chaque côté de la ligne de combat française et d'attaquer, un à un,

les vaisseaux ainsi pris en tenaille. Le désastre est presque total avec 80% de la flotte française détruite (onze vaisseaux sur treize), 1700 tués, 2000 blessés et plus de 3000 prisonniers. Côté anglais, seuls 218 tués sont comptabilisés.

- 34 Jean Pierre Etienne, commandant du vaisseau l'*Heureux* témoigne :
 « [...] les beauprés de nos deux vaisseaux se mêlèrent ensemble [...] je fis monter à l'abordage [...] l'ennemi, les canons chargés de boulets incendiaires et inflammables, m'envoya par la hanche de bâbord toute sa bordée qui me détruisit beaucoup de monde et en mit considérablement hors de combat [...] toute la dunette fut criblée »¹⁹.
- 35 Le 14 décembre de la même année 1798, la petite corvette française nommée la *Bayonnaise*, rencontre une grosse frégate anglaise, l'*Embuscade*, en un combat singulier, occasion d'un acte de bravoure spectaculaire glorifié par le peintre Crépin²⁰. La disproportion entre les deux navires, la victoire du petit sur le gros grâce à l'audace des équipages servent un discours, non seulement de résistance française face au traditionnel ennemi maritime, mais de capacité à la riposte et à l'attaque au prix du sacrifice de nombreuses vies. L'analyse de l'œuvre mériterait un long développement mais retenons ici combien l'artiste a su, dans la foulée de l'évènement – puisque l'œuvre est contemporaine des faits – représenter le déferlement violent et massif des hommes d'un pont à l'autre, mouvement puissant et évocateur d'une volonté explicite d'en découdre. Tir à bout portant, armes blanches, fusillades depuis les hunes et les vergues, tout y est et préfigure le déroulement du combat de Trafalgar.
- 36 Pour ce dernier, la litanie des chiffres est inutile tant le désastre est connu. Le combat représente le paroxysme du sacrifice inutile. Les caronades ont été sciemment chargées à mitraille et fauchent les hommes par tirs d'enfilade. Les vaisseaux français sont réduits à l'état de pontons, rasés de leurs mâts, les ponts jonchés de morts et de blessés²¹. L'homme est désormais la cible, y compris lorsqu'il se nomme Nelson, tué par un tireur embusqué dans la mâture.
- 37 Pour conclure et revenir au propos de cette journée d'étude, il nous semble possible de confirmer, sans hésitation, la croissance de la violence dans les combats navals avant les guerres révolutionnaires.
- 38 Dans les faits, le coûteux vaisseau de guerre est d'abord un vecteur et un système d'armes utilisé comme discours dissuasif dans les grandes parades d'escadre du XVII^e siècle. Puis, dans la première partie du siècle suivant, il est amélioré en particulier en puissance de feu. Outil de prestige à la pointe de la technologie navale, ce vaisseau devient, lorsqu'il est pris au combat, un symbole de domination pour l'Etat victorieux. Il n'est donc pas, a priori, question de le détruire. Au contraire, puisque la Royal Navy fait souvent le choix d'incorporer à sa flotte les vaisseaux de qualité pris sur ses ennemis. Puis, un premier basculement s'effectue au cours du XVIII^e siècle. La destruction comme langage de puissance apparaît, ciblant l'outil avant de viser l'homme. La panoplie des moyens utilisés s'élargit. La palette s'étend de l'enfermement funeste sur les pontons à la mise au point d'armes de plus en plus létales, en passant par des techniques de combat meurtrières.
- 39 Il reste à s'interroger sur les buts recherchés d'un tel acharnement. S'il ne s'agit pas de massacres au sens propre – la victime parvient peu ou prou à se défendre – la mise en coupe réglée du potentiel naval humain semble annoncer la fin des principes d'humanité. Notons qu'exceptées les dénonciations *a posteriori*, peu de voix contemporaines s'élèvent pour s'indigner de ces outrances. Mais le sujet est neuf. De minutieuses recherches s'avèrent indispensables pour creuser le sujet que nous n'avons fait qu'ébaucher afin de dépasser l'analyse des discours convenus sur la perfidie anglaise et ses affreuses

méthodes de destruction. L'histoire navale bénéficie pour l'époque moderne d'un réservoir pléthorique de documentation originale et multiforme à la sécheresse officielle parfois déconcertante. Mais elle recèle aussi des témoignages sincères et spontanés, des lambeaux de réflexion, des notes de marge, des brouillons, des correspondances, des procès-verbaux de conseils de guerre où les acteurs livrent leurs interprétations des faits, autant de bribes documentaires exploitables et susceptibles d'informer sur ces enchaînements de surcroûts de violence à celle qui caractérise déjà la guerre sur mer.

NOTES

1. La contribution orale s'est appuyée sur une iconographie abondante que nous nous efforcerons, dans cette version écrite, de citer et situer pour que le lecteur puisse éventuellement s'y référer.
2. Pour exemples, un vase grec conservé au musée archéologique national d'Athènes représente la punition de la cale infligée aux pirates saisis ; au Moyen-âge, l'exécution collective du chef pirate et de ses hommes est aussi une leçon donnée à l'ensemble des populations de l'Europe de Nord comme dans le cas de Klaus Störtebeker, pirate de la Baltique qui écumait les ports et navires de la Hanse. Enfin arrêté au printemps de 1400, il est décapité à Hambourg avec une centaine de ses comparses. Les suppliciés restèrent exposés sur la place du marché pendant plusieurs semaines.
3. Pour illustrer ce propos il convient de se rapporter à quelques œuvres connues telles que celle célébrant la bataille de Lépante (1571), vaste fresque peinte par Véronèse (Venise, Accademia delle Belle Arti) où s'affrontent sous un ciel tourmenté les armées ottomanes et chrétiennes ; ou bien les nombreuses grisailles de Willem Van de Velde l'Ancien où les abordages sont minutieusement détaillés (Amsterdam, Musée historique de la ville et Rijksmuseum selon les œuvres)
4. Les trois guerres anglo-hollandaises se déroulent en 1652-1654 ; 1665-1667 et 1672-1674, cette dernière s'insérant dans ce que les Français nomment la guerre de Hollande, 1672-1678. L'artillerie réglée s'entend comme l'adoption à chaque batterie d'un calibre spécifique, les plus lourds canons étant placés à la batterie basse dite première batterie. A compter des années 1670-1680, les calibres de 36, 24, 18, 12, 8 et 6 livres sont utilisés dans la marine française. Un canon de 36 propulse un boulet rond et plein de 36 livres de poids, soit approximativement 18 kg.
5. Les vaisseaux dits « de ligne » embarquent selon leur type de 60 à 110 canons répartis en deux ou trois batteries complètes. La ligne doit être très cohérente et uniforme, les vaisseaux régulièrement agencés sans espace important entre eux, afin d'éviter de présenter une faiblesse qu'utiliserait immédiatement la ligne adverse. Les nombreux traités d'évolutions navales manuscrits ou publiés disent assez l'importance de cet art du combat. Nous renvoyons, entre autres, aux longs articles « évolutions navales » et « signaux » ainsi qu'aux planches correspondantes de *l'Encyclopédie Méthodique Marine*, tomes II et III, éditée par Panckoucke, 1783-1787.
6. Exemple de la bataille dite des Quatre Jours de juin 1664 opposant l'Angleterre et la Hollande, célébrée par Abraham Storck dont deux toiles sont conservées l'une au Musée de la Marine à Paris, l'autre au National Maritime Museum de Greenwich.

7. Bataille de Trafalgar de 1607, tableau de Cornélius Vroom, Amsterdam, Rijksmuseum, et sa spectaculaire explosion au centre de la toile ; bataille de Scheveningen de 1653, tableau de Abraham Beerstraaten, même lieu de conservation.

8. Les données du tableau ainsi que les commentaires émanent de nos travaux sur le destin de la flotte militaire française : Martine ACERRA, *Rochefort et la construction navale française, 1661-1815*, Paris, Librairie de l'Inde, 1993, tome III, chapitre 3, « Le destin ou que sont les beaux vaisseaux devenus », p. 560 et suivantes.

9. AN, marine A1 88, 9 juin 1756.

10. Louis Ambroise Garneray, Pontons anglais à Portsmouth, National Maritime Museum, Greenwich.

Les longues captivités sont propices à la production de petits objets fabriqués avec les moyens du bord et dont le produit de la vente procure quelques soulagements aux prisonniers. Aujourd'hui très collectionnés ces objets offrent des témoignages à la fois émouvants et précis des formes que présentaient ces pontons. A titre d'exemple, un dessin anonyme de 1804, conservé dans les collections du Musée de la Marine de Paris, représente le ponton le *Vigilant*.

11. Patrick VILLIERS, « Les pontons entre imaginaire et réalité », *Napoléon et la mer, un rêve d'empire*, Paris, Seuil/Musée de la Marine, 2004, p. 166

12. Nous renvoyons en particulier aux grisailles de Willem Van de Velde l'Ancien représentant les batailles de Dunkerque et des Dunes de 1639, conservées au Rijksmuseum d'Amsterdam.

13. Article « Tirer le canon » de l'*Encyclopédie Méthodique Marine*, éditée par Panckoucke, 1783-1787, tome III p. 769. La définition contient ces remarques : « tirer à sabords ouverts, c'est servir l'artillerie sans fermer les sabords entre les volées de canon ; c'est tirer hardiment et sans crainte. Tirer à sabords fermés, c'est laisser tomber les mantelets aussitôt qu'on a tiré le canon, pour le charger en dedans à couvert de la mousqueterie et de la mitraille. Cette méthode fait perdre beaucoup de temps et peut sauver quelquefois les hommes, mais elle est timide ». A la fin du XVIII^e siècle, le choix de sacrifier les hommes au bénéfice de la vivacité du tir est donc conscient.

14. Jean MARITZ, *Artillerie de la marine*, 1758. Manuscrit (collection privée) édité en 1987 par les éditions Oméga. Non folioté, il comprend des dessins de boulets ramés et de boulets chaînés de différents modèles et calibres, montrant les recherches dans le domaine du projectile efficace.

Voir aussi les vitrines du Musée de la Marine de Paris qui contiennent différents modèles de ces boulets ainsi que des paquets de mitraille, des grappes de raisin, etc.

15. Le baron de Bombelles, auteur de ces lignes, s'est aussi distingué dans la marine en donnant le plan d'une corvette construite à Rochefort en 1782.

16. Article « Evolutions navales » de l'*Encyclopédie Méthodique Marine*, éditée par Panckoucke, 1783-1787, tome II, p. 271 et suivantes. Cf. aussi la figure correspondante n° 499 du volume de planches.

17. Combat du *Vengeur du Peuple*, peinture sur porcelaine d'après Louis Ambroise Garneray. Sèvres, musée national de la céramique.

18. La bataille a fait l'objet de nombreux tableaux, tels celui de Nicholas Pocock peint en 1808 et conservé au National Maritime Museum de Greenwich, ou celui de Arnald peint en 1825 représentant l'*Orient* au soir du combat (même lieu de conservation).

19. AD Charente Maritime. Dossiers de famille Etienne.

20. Combat de la *Bayonnaise*, tableau conservé au Musée de la Marine, Paris. Œuvre de Louis-Philippe Crépin, (né en 1772, jeune élève d'Hubert Robert et de Joseph Vernet, ayant exercé les métiers de gabier et timonier) elle reflète avec précision les détails du bord dans une composition dont les esquisses préparatoires ont été conservées.

21. Une des batailles navales les plus représentées, côté français comme côté anglais, Trafalgar offre aux artistes l'occasion d'accentuer la dramaturgie de l'évènement pour en faire, selon les Nations, une glorieuse victoire ou un funeste calvaire. Parmi ces œuvres : Combat de Trafalgar, Louis-Philippe Crépin (peint en 1807), Musée de la Marine, Paris.

RÉSUMÉS

La bataille navale est, par nature, un acte de guerre violent se déroulant dans l'espace maritime lui-même hostile à l'homme. Les évolutions perceptibles dans cet art de la guerre, du XVII^e siècle à la fin du Premier Empire, s'accompagnent d'indices prouvant l'agressivité croissante des combats. Cette violence accrue précède nettement les guerres révolutionnaires et impériales qui la porteront à son paroxysme. Elle apparaît au milieu du XVIII^e siècle, avec en particulier les combats de la guerre de Sept Ans.

Auparavant, outil de prestige à la pointe de la technologie navale, le vaisseau de guerre est la cible de l'ennemi qui cherche à le prendre pour l'exhiber comme symbole de sa domination maritime. Avec le basculement de la guerre de Sept Ans, apparaît la destruction comme langage de puissance ciblant l'outil avant de viser les hommes, potentiel naval d'une nation. La panoplie des moyens s'élargit alors pour anéantir l'autre. L'enfermement concentrationnaire et funeste sur les pontons, la mise au point d'armes létales, l'utilisation de techniques de combat meurtrières, laissent peu de chance aux hommes d'échapper à l'acharnement et annoncent la fin des principes d'humanité.

A naval battle is, by nature, a violent act of war taking place in the maritime space—itself hostile to man. Perceptible evolutions in this art of war, from the 17th century to the end of the First French Empire, were accompanied by various signs proving the growing aggressiveness of fights. This increased violence began far before the revolutionary and imperial wars—days when violence was at its height. It appeared in the mid-17th century, in particular with the fights of the Seven Years' War.

Before, a warship—a prestige tool in the forefront of naval technology—was the target of the enemy, so as to be potentially displayed as a symbol of maritime domination. With the shift of the Seven Years' War, destruction became a language of power targetting the tool before aiming at the men (the naval potential of a nation). The range of the possible means of how to wipe the other out then got wider. The harmful confinement on the hulk, the perfecting of lethal weapons, the recourse to deadly fighting techniques, gave men little chance to escape such fierceness, and foreshadowed the end of humane principles.

INDEX

Mots-clés : bataille navale, acharnement, destruction

Keywords : naval battle, fierceness

AUTEUR

MARTINE ACERRA

Professeur d'histoire moderne, université de Nantes, CRHIA.