

L'ORGANISATION DE LA MARINE

En 1681, Colbert a réorganisé la marine du royaume afin d'en faire, quand le besoin s'en fait sentir, un instrument de guerre qu'il veut efficace.

Les effectifs de la marine royale sont assurés par le système des classes :

Le nombre de marins est plus important qu'aujourd'hui, proportionnellement à la population totale : les pêcheurs sont nombreux, les équipages de la marine marchande aussi. La marine de guerre est commandée par des officiers nobles mais elle a besoin d'équipages. Depuis Louis XIV, le littoral est divisé en quartiers ou Amirautés comme le quartier du Havre, celui de Rouen, de Dieppe, de Fécamp, en Haute Normandie. Chaque marin du royaume est inscrit sur « le registre des classes » de l'Amirauté dont dépend sa paroisse de résidence. Ainsi, en 1765, Denoville habite Caudebec et est inscrit sur le registre de l'Amirauté de Rouen dont dépend son lieu d'habitation. Ces hommes sont répartis en trois ou quatre classes numériquement égales. L'une d'entre elles doit rester à la disposition du roi en temps de paix comme en temps de guerre. Dans chaque quartier de la côte, les commissaires choisissent les hommes pour le service du roi au fur et à mesure des besoins de la marine selon le temps de service déjà accompli par chaque marin. Les règles semblent claires, mais leur application pose problème. En temps de guerre, la classe de service est toujours insuffisante en nombre. Les salaires sur les bateaux royaux sont beaucoup plus faibles que ceux des équipages corsaires ou marchands... Le trésor royal, toujours à court d'argent, paie avec beaucoup de retard. Or, les risques pris par les équipages sont évidents. Partir sur un navire de la Royale n'est donc pas une sinécure. Parfois, les matelots tentent de fuir leurs obligations. En mai 1760, une mutinerie de matelots a lieu au Havre au moment de leur embarquement sur les navires de guerre royaux. Plusieurs matelots fuient vers la campagne. La maréchaussée en arrête jusqu'en Juin et les reconduit à bord des navires¹.

La formation des officiers marinières est organisée par les écoles d'Hydrographie.

La formation est la même pour les officiers de la marine marchande ou de la marine de guerre. Mais les officiers de la marine marchande sont des roturiers instruits alors que les officiers nobles de la marine de guerre royale ont parfois tendance à penser que leurs quartiers de noblesse leur suffisent pour être compétents.

Au XVII^e siècle, Colbert choisit Dieppe et le Havre pour implanter les premières Ecoles d'Hydrographie royales parce que la Normandie était, alors, connue pour la qualité de ses marins. L'Ordonnance de 1681 définit, avec précision, les matières d'enseignement, le recrutement, les différents postes sur les navires, leur durée... Jusqu'à la Révolution, à quelques adaptations près, elle codifie l'organisation du monde maritime et la formation des marins.

Les hommes du Tiers Etat, comme Jean-Baptiste, vont à l'école d'Hydrographie pour obtenir un diplôme capable de leur fournir un travail dans la marine marchande. Ils deviennent des « officiers auxiliaires » de la marine royale en temps de guerre. Ils ne peuvent pas devenir des officiers de la Royale sauf si le roi décide de les anoblir pour un acte de bravoure remarquable.

Les fonctions sur un navire sont définies avec précision, par l'ordonnance de 1681.

Après avoir commencé comme mousse, vers douze ou quinze ans, le jeune homme devient « novice » puis « volontaire » quand il commence une carrière d'officier. Il apprend le métier

¹ Jean Legoy : Le peuple du Havre et son histoire, des origines à 1800.

de pilote ou celui de capitaine, peu à peu, en mer et à terre, durant les périodes d'études à l'école d'Hydrographie.

« Maître, capitaine, ou patron : ces trois mots sont initialement synonymes et tous trois désignent le commandant du bateau. » précise l'Ordonnance de 1681. En fait des différences s'installeront : le terme de « maître » étant réservé au Petit Cabotage, celui de « capitaine » au le grand cabotage et au long cours. Un capitaine doit avoir des talents en navigation, et être, à la fois, négociant et meneur d'hommes. Le « pilote » a pour seule responsabilité de tracer la Route du navire. Le capitaine doit impérativement prendre son avis. Mais le domaine de compétence du pilote se limite à la navigation. C'est une lourde charge, surtout lors de voyages au long cours, car les possibilités de tracer exactement la route d'un navire sont, à l'époque, peu nombreuses. Depuis l'ordonnance de Colbert, pour avoir la qualification de pilote, il convient d'avoir fait « plusieurs voyages en mer »², il en faut cinq pour devenir Maître³ (Capitaine). Pilotes et capitaines sont tenus d'avoir fait deux campagnes sur les vaisseaux du Roi de trois mois minimum chacune.

Les qualifications de pilote ou de maître (capitaine) sont contrôlées par les professeurs d'Hydrographie royaux, par des maîtres (ayant la pratique du métier) et des officiers de l'Amirauté. Les conditions d'admission sont différentes selon que l'on se situe dans le cadre d'une navigation au petit cabotage, au grand cabotage (destinations européennes), ou au long cours (Indes, Antilles, Levant, Groenland, Amériques).

² Livre II, Titre IV, Article 1 de l'Ordonnance de 1681.

³ Livre II, Titre I, Article 1 de l'Ordonnance de 1681.