

## **Intervention dans le cadre du King's College du 25 octobre 2007**

*Sujet Les officiers généraux des marines françaises, anglaises et hollandaises de 1643 à 1715. Flag Officers in the Eve of King Louis XIV par Roberto Barazzutti.*

Mesdames, Messieurs,

Je voudrais remercier d'avance Messieurs Alan James et John Armstrong qui m'ont invité dans cet établissement. Excusez moi par avance de mon expression orale anglaise pour mon accent et ma prononciation.

J'ai choisi de vous parler des officiers généraux en France, Angleterre et Pays Bas; thème qui constitue avec celui de la guerre de course les axes majeurs de mes recherches. On connaît bien les marins, et les navires de ces marines mais que sait on des officiers ? Pas mal de choses en France mais pas de travail concis et général ni en Angleterre ni aux Pays-Bas en dehors de notices biographiques ou de chapitres consacrés particulièrement dans des histoires de la marine ou quelques articles (Rodger son article en ligne par exemple).

Le choix chronologique, à savoir le règne de Louis XIV, 1643-1715, n'a que peu à voir avec les histoires des marines de ces trois pays. Si l'on se rapporte aux structures et organisations; les dates seraient différentes et ne permettraient pas une comparaison. Le choix de l'intervalle 1643-1715 est apparu comme le meilleur des compromis, période au cours de laquelle se met en place une structuration du corps des officiers avec une hiérarchie, et l'espoir de pouvoir faire ce qu'on appelle une « carrière ».

Ma discussion va consister à vous présenter succinctement ces personnages en se demandant qu'est ce qu'un officier général ; comment ont y accède etc. Un essai sociologique avant tout, beaucoup de choses restant à dire.

### **A Définir le concept et corpus**

Le terme d'officier général, ou d'officier supérieur, est une terminologie plutôt française traduite en hollandais par «vlag officieren» et en anglais par «flag officer», symbolisé par un drapeau sur le navire. On considère sous ce concept, toute personne en charge de plusieurs vaisseaux ou unités navales. En partant de cette définition, pour l'Angleterre, cela inclut tous les hommes ayant été amiral, rear-admiral ou vice-admiral. Aux Pays-Bas et en France, ce sont les amiraux, lieutenant-généraux et chef d'escadre ou schout bij nacht. La question s'est posée de savoir si l'on intégrait les commandeurs ou commodore. En effet, ceux ci sont à cette date chargé de plusieurs navires et ressemblent donc on peut dire à la fonction dévolue aux chefs d'escadre. Toutefois, l'absence de liste a été pour ainsi dire la raison de les exclure pour l'instant de nos travaux. Ce ne sont pas les seules exclusions. En effet, les personnalités princières et ainsi que royales n'ont pas été intégrés. En définitive on atteint un corpus qui se monte à: au minimum 67 Angleterre, 92 Pays-Bas et 78 France si ce n'est plus si on inclut les officiers généraux des galères. Cela reste peu élevé, toutefois, le nombre ne va cesser de croître du fait de l'accroissement des effectifs des navires et des escadres, le tout dans un esprit de structuration et de contrôle des forces. Mais d'abord voyons les origines sociales et familiales des officiers généraux, comment ont elles été un vecteur de promotion et si les officiers généraux se singularisent des autres officiers de marine et de la population.

### **B L'homme, son milieu familial et social**

La mer façonne la vie de famille des personnes qui y vivent. Alain Cabantous et Gregory Boyer ont par exemple souligné l'impact de cette dernière sur les structures familiales des marins et des matelots, totalement

différent de catégories de population identique à terre. En ce domaine les officiers généraux constituent- t-il un groupe particulier ?

En dépit de la possibilité de pouvoir disposer de séries d'informations quantitativement et qualitativement nombreuses ; le constat est que l'officier général et ce quel que soit son pays se démarque par certains points.

Ce qui est frappant si l'on s'intéresse aux premiers éléments sur ces hommes, à savoir la durée de vie, c'est la longévité de ceux-ci selon les normes de leur époque. Dans son étude sur les officiers généraux de Louis XV, Michel Vergé-Franceschi avait trouvé comme formule pour les qualifier de “ *Gérontes à la mer* ”.

**Tableau 1**

**Durée de vie des officiers anglais**

	Age	Nombres
1626-1648	65	8
1649-1674	54	25
1675-1715	58	33
1716-1789	66	54

**Tableau 2**

**Durée de vie des officiers français**

	Age	Nombres
1626-1642	72	4
1643-1669	58	12
1670-1715	63	61
1716-1773	74,5	Plus de cent

**Tableau 3**

**Durée de vie officiers néerlandais**

(Moyenne d'âge au décès des officiers généraux sur la période 1601-1795)

Nommé Sbn <sup>1</sup> en	Seulement en fin de rang			Nombre		
	Sbn	Vice Amiral	Lt amiral	Sbn	Vice Amiral	Lt Amiral
1601-1650	61	60	58	2	9	8
1651-1700	55	51	62	18	6	20
1701-1750	56	70	75	12	1	15

<sup>1</sup> Sbn : *schout bij nacht*, chef d'escadre. Lecture: les *schout bij nacht* nommés entre 1601-1650 et qui ont terminé leur vie dans ce grade ont un âge moyen au décès de 61 ans.

1751-1795	66	66	78	22	9	7
-----------	----	----	----	----	---	---

Au cours du XVII<sup>e</sup> siècle, cette moyenne d'âge se situe autour de 55-60 ans pour progressivement augmenter, et ce quel que soit le pays. C'est bien plus que la durée de vie des matelots de Dunkerque au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle qui est de 35 ans, ou que de celle des paysans et agriculteurs qui tourne autour de 42-45 ans, ou des capitaines de vaisseau français ou anglais du 17<sup>ème</sup> mais plus proches de celles des négociants et des rentiers de la terre.

Toutefois l'évolution n'est pas linéaire et connaît une inflexion pour la période 1640-1678 en relation avec la dureté des combats des trois guerres anglo-néerlandaise au cours desquelles 18 officiers généraux hollandais décèdent ainsi que 9 anglais et 2 français.

D'autres facteurs marins entrent en considération dans cette durée de vie. Les risques ne se limitent pas seulement au combat. Les naufrages sont à l'origine du décès des officiers généraux anglais Wheeler, Dilkes et Shovell en 1694 et en 1707. Les affections de santé sont une cause de mortalité plus fréquente. Lors des expéditions dans des mers lointaines, les fièvres et autres maladies tropicales (typhoïde) frappent des flottes entières comme celle anglaise envoyée en 1697 à la poursuite de Ducasse et Pointis. Mais, les affections mortelles sont plus en relation avec le mode de vie. Les officiers souffrant de goutte ou de la gravelle sont fréquents comme Mathurin Gabaret qui meurt en 1671 lors de son voyage pour prendre les eaux dans les Pyrénées pour soigner sa goutte !

Malgré les campagnes maritimes parfois longues, ces hommes arrivaient à fonder une famille. D'ailleurs comme le montre le tableau qui suit ils sont dans la majorité mariés.

**Tableau 4**  
**Statut familial de l'officier général**

	Officiers anglais	Officiers français	Officiers néerlandais
Nombre de célibataires	10	25	1
Nombre de mariés	48	38	30
Age du marié	30	37	31
Age de la mariée	20	22	28

Le nombre plus important de célibataires parmi les officiers français est liée à une présence importante de membre de l'ordre de Saint Jean de Jérusalem. Pour 1643-1669, 14% des officiers de la marine française étaient membres de cet ordre de chevalerie.

Quelques officiers généraux ont convolé en noces plusieurs fois : par exemple 9 officiers anglais ont eu plusieurs épouses (2 femmes pour Thomas Allin, John Narborough, John Norris, Edward Spragge et Arthur Herbert et 3 pour George Rooke). Certains ont une maîtresse (les anglais Edward Spragge, Peregrine Osborne et le français Job Forant par exemple) ou sont considérés comme des hommes galants comme René Duguay-Trouin où Tourville.

Un premier point de distinction apparaît en considération l'âge au mariage, globalement tardif chez les hommes mais dans la norme pour les femmes. Le niveau de l'âge au mariage des officiers anglais correspond à celui constaté pour la population masculine de ce pays (27/28 ans). Mais, globalement ils se marient avec des

femmes plus jeunes que la moyenne des épouses du reste de la société (25-27 ans). Pour la population française, l'âge au premier mariage des femmes est de 24,5 ans et celui des hommes à 27 ans.

Le mariage n'est pas neutre dans la société, il entre dans le cadre d'une stratégie familiale. Le choix du conjoint apparaît important dans la situation financière mais aussi dans l'élaboration de la carrière. On ne peut que présumer que l'endogamie constitue la norme, à défaut d'informations à ce stade sur les origines familiales des épouses. Celles-ci, ainsi que les mères, jouent un rôle déterminant dans la gestion et le patrimoine notamment parmi les Hollandais, notamment du fait de la jouissance de statut juridique leur laissant une certaine liberté pour acter, tester en justice, tenir un commerce indépendant ... mener des démarches " commerciales " en sollicitant les fournisseurs, réglant les sommes et allant devant les amirautés réclamer les salaires dues. Elles effectuaient ces missions en plus de la charge concernant les enfants.

La taille du ménage était assez petite pour l'époque. Les femmes des officiers généraux ont à peine deux enfants et demi mais en réalité ce chiffre cache des distorsions<sup>2</sup>. Parmi les couples anglais et néerlandais, il y a quasiment autant de mariages sans descendance que de mariage avec plus de 10 enfants! Par ailleurs très peu d'enfants adultérins sont avérés. Dans le camp anglais ce fait est présent dans trois cas : Thomas Allin (bien qu'il soit marié !), George Churchill et Robert Holmes, de même, chez les Français, cependant aucun du côté Néerlandais ! L'influence de la mer sur la vie de famille pourrait se mesurer par ailleurs en étudiant les dates de naissance des enfants mais ici aussi la prudence reste de mise. Pour quelques couples, la similitude entre le moment de conception, la veille d'un embarquement et la durée de la campagne est flagrante mais elle ne l'est pas statistiquement<sup>3</sup>. Toutefois on ne saurait dire si la modeste taille du nucleus familial constitue une restriction est délibérée ou pas, ou si elle est le reflet de la transition démographique en cours dans les strates sociales auxquels appartiennent ces gens.

L'étude sociale avec sa thématique marxiste de lutte des classes a longtemps traversé les courants et les travaux historiques en France mais aussi en Angleterre. Il en ressort une certaine mystification qui nous pousse à nous attacher sur le statut social et les origines de l'officier : la mer comme vecteur ou facteur d'ascension sociale ? Cette dialectique diffère de celle de Norbert Elias même si nous n'avons pas encore pu accéder à l'intégralité des écrits de ce grand historien des mœurs.

L'historiographie française confronte ainsi les officiers nobles / à ceux roturiers, alors qu'en Angleterre elle opposerait les *gentlemen* et les *tarpaulin*. Aux Pays-Bas, l'opposition ne provient pas forcément des origines sociales, les rivalités entre officiers étaient plus économiques et politiques. Voyons donc ces différentes oppositions en commençant par le poids de la noblesse. Le constat est celui d'un mouvement, pas forcément continu, mais quasi simultané " d'aristocratisation " du corps des officiers qui atteint son *summum* au XVIII<sup>e</sup>.

La volonté manifeste d'anoblissement de la marine est perceptible en France. Un exemple chiffré : En 1669 ainsi près de 40% des capitaines de vaisseau sont des roturiers mais en 1715 ils ne sont plus que 30%. En Angleterre ainsi qu'aux Pays-Bas, il n'existe pas de réelle distanciation entre noblesse et le reste de la population. Dans ces deux pays, la noblesse depuis les années 1570 ne refuse pas de participer aux activités maritimes commerciales et guerrières, alors qu'en France elle craint de déroger (signifie déclassement

---

<sup>2</sup> Plus précisément 2,3 du côté anglais et 2,4 du côté français. La moyenne dans la société française est de 4,7 enfants / femmes.

s'abaisser) malgré les lois prises en ce sens. Néanmoins aux Provinces-Unies, les passerelles entre les groupes sociaux tendent à se réduire à partir des années 1660 et, vers 1680, le corps des officiers dans son ensemble se ferme à ceux dont les origines sont plus humbles. En Hollande, dans l'amirauté d'Amsterdam, après 1708, les emplois de capitaine de vaisseau seront monopolisés par les fils de régents et plus aucun fils d'un patron de navire marchand n'est capitaine.

En Angleterre, la situation diffère quelque peu. Les officiers généraux nobles ne sont que 10 sur les 52 cas recensés. "La confrontation" se situant entre officier *gentlemen* et *tarpaulin* résulte de l'histoire sociale et civile anglaise. Jusqu'en 1642, la couronne avait nommé beaucoup d'officiers qui avaient une origine sociale aristocratique ou provenant de la *gentry*. Ils seront remplacés après cette date par le Parlement par des personnes provenant de la marine marchande. Avec la Restauration en 1660, Charles II tente d'intégrer les deux composantes. Les officiers nommés pendant l'interrègne (1642-1660) servant après 1660 sont hétérogènes socialement. Certains sont des même groupes : les royalistes comme Edward Mountagu ou George Ayscue. La majorité a un passé maritime : Richard Haddock provient d'une famille qui navigue depuis le XIV<sup>ème</sup> siècle. D'autres proviennent du milieu marchand et détiennent des parts dans des navires ou des fonctions dans des ports. Les officiers *tarpaulin* qui prennent leur commandement après 1660 sont moins originaires de ce milieu marin marchand du fait de la moindre utilisation dans la flotte de guerre de navires marchand. Ils sont originaires des côtes orientales comme l'East Anglia : il faut y voir l'influence de la guerre anglo-néerlandaise mais aussi de l'attraction de Londres. Certains sont propriétaires et les plus pauvres vivent par la *Navy*. Socialement, les officiers royalistes avec une expérience maritime qui entrent après 1660 n'ont que peu d'indifférenciation avec des officiers de l'interrègne et des *tarpaulins*. Cela ne met pas fin à une certaine animosité entre gens bien nés et ceux venant d'autres classes laissant intact le prestige de la noblesse.

L'origine sociale est importante dans la société d'ancien régime, plus dans certains pays (France, Angleterre) que d'autres (Pays-Bas). Il faut y voir une structuration différente mais aussi des relations à la mer et au pouvoir diverse.

La place de la noblesse dans la marine militaire s'explique par la conception qu'étant une caste guerrière, elle est seule à même de mener le combat, de conduire les actions et de mener des opérations diplomatiques.

L'armée et la marine entretiennent des relations plus fréquentes et proche qu'on ne le croit. Cela se traduit par le transfert de généraux de l'armée de terre vers la marine comme les Wassenaer. Ainsi, en Angleterre sous Cromwell, les flottes sont dirigées par des "General at Sea" que sont Blake, Popham, Penn, Deane et Montagu. De nombreuses similitudes tactiques existent entre les deux entités, notamment la division de la flotte en trois (aile gauche, centre et droit) rejoint celle de l'armée (avant-garde, corps de bataille et réserve) et l'existence d'équivalence comme le signale l'ordonnance du Roi Louis XIV du 10 novembre 1697 :

<b>grade de l'armée terre</b>	<b>grade de la marine</b>
Lieutenant général	Lieutenant général des vaisseaux et lieutenant général des galères
Maréchal de camp	Chef d'escadre de vaisseau et chef d'escadre de galères
Colonel d'infanterie	Capitaine de vaisseau et capitaine de galère

<sup>3</sup> Ainsi les deux filles de Cloudisley Shovell ont été conçues ainsi en début d'année, période durant laquelle les préparatifs pour la prochaine campagne sont en cours.

Lieutenant colonel d'infanterie	Capitaine - lieutenant de galère, capitaine de galiote et capitaine de frégate
Capitaine d'infanterie	Lieutenant de vaisseau et lieutenant de galère

Un préjugé social fort en faveur de la noblesse et de son don de commandement existait dans ces sociétés. Dans une lettre du 2 mars 1666, Colbert désire des capitaines issus de bonnes familles. Le 29 juillet 1669, il s'accroche plus que jamais à cette idée. Il faut, pense-t-il, " élever des jeunes gens de bonne famille dans les emplois de la marine ". Mais la noblesse est hétérogène : il y a l'ancienne (avant le XV<sup>e</sup> siècle), la récente (XVI<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup> siècles) et celle plus récente concernant ceux nés roturiers et anoblis. Ce point trop souvent oublié mérite d'être signalé : la mer permet de changer de statut social, elle est vecteur d'ascension ! Plusieurs officiers ont été anoblis en Angleterre, en France ou aux Pays-Bas mais ici par des souverains étrangers : ex en 1660 De Ruyter est anoblie par le roi du Danemark ; et ce pour des raisons politiques (soutien au parti royaliste en Angleterre comme Allin) mais aussi pour récompenser la bravoure lors d'une bataille ou campagne (Shovell, Narborough). Ainsi 33 officiers généraux anglais sur 52 sont anoblis ou fait chevalier au cours de la période. L'année 1704 constitue un record en Angleterre avec 5 officiers faits chevaliers : George Byngs, Thomas Dilkes, James Wishart, John Jennings et John Leake.

Cette possibilité de reconnaissance sociale résulte d'une somme de service rendu à l'état non pas par un seul officier mais par sa famille entière et ce sur plusieurs générations. Dans chaque pays, il existe des familles qui ont généré des lignées directes de marins : Evertzen (9 officiers dont 7 seront officiers généraux), Banckert (11 officiers dont 9 capitaines) aux Provinces-Unies ; Duquesne, Forant, Valbelle en France. Pour l'Angleterre, ce ne sont que les familles Wager et Norris mais, en réalité, il en existe beaucoup plus si on tient compte des cousins et autres alliés familiaux. Certaines lignées ont commencé fin XVI<sup>e</sup> début XVII<sup>e</sup> (Evertzen, Ruyter, Tromp, Banckert pour les Provinces Unies, Beaulieu, en France) d'autres notamment sous le règne de Louis XIII-XIV en France (Duquesne, Forant, Gabaret). Toutefois à l'aune des informations généalogiques, il semble que ces gens constituent une minorité si on prend l'ensemble du corps des officiers encore moins si l'on s'en tient aux officiers généraux.

Une méthode personnelle a permis d'illustrer ce point, d'un point de vue statistique. La méthode de l'étoile consiste à répertorier les fonctions exercées par les pères, frères et enfants des officiers. Elle n'existe pour l'heure que pour les officiers français qui ont atteint au moins le grade de capitaine entre 1643 et 1669.

**Tableau 5**  
**Fonctions exercés par les membres masculins**  
**des familles des officiers capitaines de vaisseau ou des galères entre 1643 et 1669**

<b>Fonction</b>	<b>Père des officiers</b>	<b>Frères des officiers</b>	<b>Fils des officiers</b>
Officier de marine	22	64	42
Marine marchande, course, administration de la marine militaire	30	5	1
Militaires	23	56	28
Clergé	0	35	4
Administration	0	32	

Chevalier de Malte	0	20	17
Divers	8	0	0
<b>Total</b>	<b>83</b>	<b>212</b>	<b>92</b>

Du côté des néerlandais et anglais, une diversification prononcée existe concernant les fonctions et métiers exercés par les pères : pasteur (le père de John Berry est vicaire), juge ou personnel de justice (John Kempthorne ou Arthur Herbert sont fils d'un *attorney*), tanneur (John Benbow), brasseur (van Almonde), imprimeur (Elsevier), marchand de bois (van Callenburgh), cordonnier, avec une présence toutefois prééminent de fils de marchands (John Ashby, George Byng), de marins ou de militaires (Michiel De Ruyter, Charles Wager, Abraham Duquesne).

Les lignées d'officiers de marine relèvent de différents facteurs endogènes et exogènes à la famille. Exogène comme la volonté des gouvernements de créer une marine et de maintenir en tant que force permanente par la constitution d'un corps permanent d'officiers rémunérés, mouvement en cours sur la période 1620-1670. Endogène, 2 facteurs : a) la volonté familiale de poursuivre dans ce secteur sans se détourner de son milieu d'origine et chercher à exercer des métiers plus en adéquation avec son nouveau statut social ; b) la faiblesse de la natalité. Une lignée peut se terminer faute de descendance masculine ou de la mort prématuré d'un de ceux-ci : c'est le cas des familles Evertsen et Ruyter en ligne directe. A l'inverse, une lignée a la possibilité de se perpétuer par des branches collatérales : cousins éloignés, famille par alliance... L'exemple le plus manifeste est celui de Thomas Allin : il fait entrer dans la *Navy* des membres des familles Ashby, Utbers, Leake, Mighell et Anguish toutes ayant un lien de parenté avec les siens. Les connexions sociales et géographiques jouent un rôle autant que la naissance. L'étude géographique des origines des officiers a de sens que pour la France : une surprise de taille apparaît dès lors que l'historien s'intéresse à l'origine géographique des officiers. Sous Louis XIV, près du tiers des capitaines de vaisseau est originaire d'une région qui n'a pas de façade maritime ! Voyons maintenant la carrière.

### C La carrière

Les officiers généraux ne sont qu'une minorité et l'accès à ce grade ou fonction d'officier général est le mélange de nombreux facteurs conjoncturels, sociologiques et politiques. Avant de tenter de définir la carrière, une rapide vision de l'organisation et de la structure des marines notamment française et hollandaise s'impose.

Les Provinces-Unies apparaissent comme la nation qui a eu l'organisation la plus stable. La structure existante de 1597 à 1795 est de type fédérale, basée autour des 5 amirautés (Hollande, Meuse, Zélande, Frise et Noorderkwartier). Chaque amirauté, composée par des représentants de la province et du stadhouder (en Zélande), a en charge l'armement d'une flotte selon les besoins. Elle a un pouvoir décisionnel qui paraît plus important que celui du Stadhouder. Ce dernier exerce une fonction d'amiral suprême toute symbolique. Son pouvoir se limite à la nomination des capitaines de vaisseau permanent dits ordinaires entre les 2 candidats qui lui sont présentés par les amirautés. Quant aux provinces maritimes, elles désignent les officiers généraux. Il en existe 3 jusqu'en 1653, puis 10, en 1653, et 16, en 1665, régulièrement soldés auquel il faut ajouter les chefs d'escadres temporaires.

L'organisation de la marine en France est centralisée avec à sa tête soit un grand maître de la navigation et du commerce, entre 1626 et 1669, soit un amiral de France de 1669 à la Révolution ; mais le ministre de la marine et le Roi ont beaucoup de pouvoir. En dessous, se trouve le corps des officiers généraux : les lieutenants généraux créés en 1652 puis les chefs d'escadre avec titre de province créés en 1627 auxquels il faut ajouter les

chefs d'escadre temporaires pour les flottes et les expéditions exceptionnelles (Guillaume d'Almérás en 1650 ou Edme Certaines de Villemoulins en 1653) ou des lieutenants généraux provisoires ayant commandement sur l'armée et la marine comme en 1646, La Meilleraye est nommé lieutenant général des vaisseaux et des galères.

Nous ne dirons rien sur la structure anglaise que vous devez connaître.

La nomination à un grade se traduit par l'envoi soit d'une commission (dans le cas d'une fonction temporaire et notamment dans la première moitié du XVII<sup>e</sup> siècle) soit d'un brevet qui est rendu afin de pérenniser et de permettre la constitution d'un corps d'officier. Un mouvement d'uniformisation est perceptible à tous les niveaux du corps des officiers. A partir des années 1620-1630, les différents régimes tendent à instaurer un corps permanent rapidement disponible en l'entretenant même à terre : ex en 1626, les Provinces-Unies instaurent un corps de 60 capitaines dits ordinaires. Autre signe de cette uniformisation c'est le développement à partir des années 1670-1690 d'une hiérarchie par création de nouveaux grades ou une meilleure définition des fonctions : en France, création du grade de capitaine de galiote ou de frégate, aux Provinces-Unies, de capitaine lieutenant<sup>4</sup>.

Voyons maintenant la carrière de l'officier général. Plusieurs profils existent en fonction de diverses variables. Quelques voies permettaient d'intégrer le corps des officiers de marine. Dans chaque pays avant l'instauration de "cadets de la marine", (en 1661, les *adelborst* aux Provinces-Unies et, en 1669, les gardes marine en France), le début de carrière sur mer commence pour la majorité par l'emploi comme *boy* ou garçon auprès d'un membre de sa famille ou d'une relation (Norris, Duquesne, Evertzen) sur un navire marchand, de guerre (Jean Baptiste Valbelle) ou comme corsaire (Duguay-Trouin, Bart). Par ailleurs, deux autres modes de recrutement spécifiques existaient : le volontariat, plus fréquent en Angleterre qu'en France, l'emploi, en France, de membres de l'ordre de Saint Jean de Jérusalem (Tourville, Certaines, le chevalier Paul).

Tableau 6

Moyenne d'âge dans l'avancement d'officier général

(1601-1795)

Nommé Sbn <sup>5</sup> en	Tous		Seulement en fin de rang		
	Sbn	Vice amiral	Sbn	Vice amiral	Lt amiral
1601-1650	49	44	53	46	43
1651-1700	42	42	49	42	46
1701-1750	51	61	47	61	67
1751-1795	52	58	52	58	56

Nombre d'officiers servant de base au calcul du précédent tableau	Tous		Seulement en fin de rang		
	Sbn	Vice amiral	Sbn	Vice amiral	Lt amiral

<sup>4</sup> En anglais, le terme capitaine : vocable particulier ; désigne celui qui dirige un navire donc aussi bien un lieutenant qu'un patron ! Aussi un capitaine au sens français de chef de vaisseau est celui de "post captain". On désigne ainsi celui qui dirige un navire des 4 premiers rangs

<sup>5</sup> Sbn = schout bij nacht c'est à dire chef d'escadre.

1601-1650	4	13	2	9	8
1651-1700	41	30	19	16	21
1701-1750	34	23	12	11	14
1751-1795	38	16	22	9	7

Tableau 7

Age et Carrière des officiers généraux français

(en années)

Officiers généraux entre	1626-1642	1643-1669	1670-1715
Lieutenant à	0	26	25
Capitaine à	40	31	29
Chef d'escadre à	50	44	50
Lieutenant général à	59	55	59
Durée entre lieutenant et capitaine	0	7	5
Durée entre capitaine et chef d'escadre	9	15	21
Durée entre lieutenant général et chef d'escadre	9	26	9,5

Tableau 8

Carrière des officiers généraux anglais

Officiers généraux entre	1626-1648	1649-1674	1675-1715
Lieutenant à	0	23	23
Capitaine à	27	33	26,5
Officier général à	42	41	41
Durée entre lieutenant et capitaine	0	1,5	3,5
Durée entre capitaine et officier général	12	7	15

Le passage par des fonctions subalternes devient une tendance de fonds qui s'amplifie à partir de la décennie 1660-1670. Avant 1660, rares sont ceux passés par le grade de lieutenant ou d'enseigne. On ne que retrouve quelques cas en Angleterre (2) et en France (2), beaucoup plus aux Pays Bas (6) [Popham, en 1637 et Haddock en 1653, côté anglais ; Mathurin Gabaret en 1629 et Guerousseau du Magnou, en 1653, côté français]. Mais 1660 c'est le cas de 31 officiers anglais et 39 français. La nomination au grade de lieutenant pour les futurs officiers généraux intervient à 23 ans chez les Anglais, 25 ans chez les Français et de 26 chez les Néerlandais.

Un lieutenant seconde un capitaine ou dirige des petits navires (5-6<sup>e</sup> rangs en Angleterre) et constitue le supérieur des capitaines de brûlots et de frégates en France après 1669. Après quelques années (en moyenne 5 du côté anglais ou français et 8 du côté néerlandais) il obtient une commission de capitaine. Cette progressive mise en place d'un corps structuré explique que la fonction de capitaine est occupée par des hommes murs ! L'âge moyen à la nomination de capitaine de vaisseau tourne autour de l'âge de 30 ans ; les Néerlandais apparaissant comme ceux qui accèdent encore le plus tardivement à ce grade avec un âge moyen de 32 ans. On

peut affiner cette analyse dans le temps. Ainsi les officiers généraux anglais et français nommés à partir de la décennie 1670 deviennent capitaine à un âge plus jeune que leurs prédécesseurs de la période 1640-1669.

La promotion au grade d'officier général se caractérise par un certain rajeunissement du corps, entre 1643 et 1715, suivi d'un mouvement inverse par la suite résultant d'une accession au grade d'officier général plus tardive ou longue à partir de la décennie 1670. Le corps des officiers généraux est diversifié avec sa propre hiérarchie. Quelques-uns ne dépasseront pas le grade de chef d'escadre ou *schout bij nacht* en néerlandais. D'autres termineront comme lieutenant général, vice amiral ou lieutenant amiral, ou bien amiral de France ou d'Angleterre fonctions plus qu'honorifiques.

Ce point amène à s'interroger sur les possibles rythmes de promotion. L'existence en Angleterre de plusieurs *rear admiral*, *vice admiral* et *admiral* en fonction du drapeau, ce dernier signifiant la position de l'escadre dans la flotte, amène à s'interroger sur l'existence même d'un cheminement de la carrière. Ainsi, la question revient à se demander si quelqu'un qui a commencé *rear admiral of the Blue*, devient ensuite *rear admiral of White* avant d'être *vice admiral* ou *admiral* de tels ou tels couleurs de pavillons. Pour les Provinces Unies on peut s'interroger s'il n'existe pas des différences entre les 5 amirautés.

Cinq facteurs me paraissent déterminants dans le cursus d'un officier: la naissance ou les origines sociales, les relations sociales et le réseau familial, les opinions politiques et religieuses, le mérite et la durée de service, la guerre et les créations d'offices. Pour les deux premiers points, j'utiliserai une citation Denis Richet « La France Moderne: l'esprit des institutions » Paris, Flammarion, 1973, 188 p. Page 80 : « Dans l'état monarchique du XVIIe siècle, comme au siècle précédent, les personnalités de la classe politique étaient en effet, « moins des individualités que des membres de familles, de lignages, enserrés par des liens de clientèle et de fidélité ».

Les pratiques religieuses ainsi que les idées politiques ont interféré dans une carrière. Pour la religion, c'est le cas en Angleterre et en France ; tandis que, pour la politique, c'est aux Provinces-Unies et en Angleterre que la preuve est la plus significative.

Le développement du gallicanisme en France et la révocation de l'Edit de Nantes ont non seulement provoqué l'exode de plusieurs milliers de protestants mais aussi elles ont permis pour les officiers protestants qui ont abjurés d'obtenir globalement des promotions ou des gratifications autres. Job Forant est nommé chef d'escadre après 33 ans de service comme capitaine de vaisseau, ou de Jean Erard, " sieur Bellisle ", qui perçoit une pension de 1500 livres. En Angleterre, l'appartenance religieuse couplée à une adhésion à un parti ou coterie politique a des impacts sur le déroulement d'une carrière. Après la Révolution de 1688, quelques officiers suspectés d'être catholiques quittent leurs fonctions et rejoignent la France comme Roger Strickland qui décède en 1717 à Saint-Germain-en-Laye. Toutefois l'avènement de Guillaume d'Orange n'est pas suivi dans la marine d'une purge équivalente à celle sous Cromwell. Il n'empêche que s'installe un climat de méfiance et de la déloyauté vis à vis du monde politique. Churchill bloque la promotion d'officiers *whig* comme Byng et Norris qui sont proche de Russell. Certains comme Rooke, Leake et Shovell tentent d'être neutres. Les amiraux anglais subissent les trop fréquentes interventions des parlementaires. Plusieurs feront les frais et seront démis: Killigrew, en 1690, Delavall, Shovell et Killigrew, en 1693, Carmarthen, en 1695, sir John Munden, en 1702, Rooke, en 1703, sir Charles Hardy et William Whetstone, en 1707. Or, paradoxalement parmi les officiers généraux anglais au moins 20 ont exercé à un moment ou un autre la fonction de parlementaire : Matthew Aylmer, John Benbow, George Byng, Thomas Dilkes... Il n'empêche que le sentiment que la carrière dépend

plus de ses amitiés au parlement que de ses services contribue à alimenter un certain trouble parmi le corps des officiers.

Ce point ne fait que renforcer certaines jalousies et acrimonie prouées, selon moi, de l'existence d'une conscience qu'une carrière est possible dans la marine non seulement par son service, au travers du mérite, mais aussi de l'ancienneté.

Une action d'éclat permet si elle est relayée par d'habiles canaux accélérer l'avancement et donc de prendre rang plus rapidement pour un grade supérieur. Ces moyens sont divers : présence de personnalité, de relations ou de journaux. Mais le mérite ne suffit pas. Obtenir le plus jeune possible un brevet dans une fonction est synonyme, si on ne décide pas avant d'autres confrères, d'obtenir plus rapidement un grade supérieur. Cette pratique revient à mettre en valeur l'ancienneté comme élément de promotion. Elle est une coutume fondée sur aucune réelle législation; sensée codifier les rapports entre officiers. L'absence de fondement législatif explique les nombreuses querelles de préséances qui existent entre les officiers de la marine française notamment entre 1635 et 1678, mais aussi dans les marines anglaises et hollandaises. Dans sa lettre à Colbert du 9 Juin 1672, d'Estrées dit: " Ils semblent qu'on ne doit plus désormais regarder l'ancienneté des capitaines dans l'armement... Cette campagne nous a appris que les plus anciens n'en savent pas plus que les autres sur la guerre et le combat". En Angleterre les capitaines considèrent que ceux qui sont en tête de liste sont destinés à devenir officier général. Pour l'amirauté ce n'est pas le cas: elle nomme amiral qui elle veut. Ainsi en 1690 Sir Richard Haddock est promu directement de capitaine à Admiral of the Fleet (il était capitaine depuis 24 ans). Mais en 1708 Dursley est nommé vice admiral of the Blue après 7 ans passant devant une centaine de capitaine plus anciens.

Paradoxalement la promotion par l'ancienneté tend à disparaître au profit du mérite et de la protection mais c'est sans oublier l'impact des conflits dans l'accroissement des forces en présence et de la violence des combats.

Ces derniers facteurs ne sont pas des moindres vis à vis des autres dans la carrière d'un officier de marine. En effet, les guerres notamment celles dites anglo-néerlandaises, sont synonymes d'un nombre important de décès parmi les officiers. Qui dit décès, dit possibilité de promotion en cascade. Ce point est perceptible du côté néerlandais, d'autant qu'à cette date le corps des officiers généraux y connaît une inflation. L'origine de celle ci provient de la rivalité entre les provinces maritimes, notamment entre la Hollande et la Zélande. Jusqu'au milieu du XVII<sup>e</sup>, seuls sont appointés en permanence le lieutenant et le vice amiral de Hollande et de la Frise de l'Ouest ainsi que vice amiral de Zélande. En novembre 1653, chaque amirauté de la province d'Hollande (celle d'Amsterdam, celle de la Meuse, à Rotterdam, et la Frise de l'Ouest) dispose dorénavant d'un lieutenant amiral, d'un vice amiral et d'un chef d'escadre. L'état de Zélande refuse de rester en second et que son vice amiral soit sous le commandement d'un officier de Hollande plus jeune. En décembre 1664, l'état de Zélande décide donc de nommer Johan Evertzen, lieutenant amiral de Zélande permettant ainsi à son frère Cornelis d'être vice-amiral. En janvier 1665, l'état de la Frise décide aussi d'avoir ses trois officiers généraux pour son amirauté. Le nombre d'officiers généraux atteint le chiffre de 16 personnes (Zélande, 3, Frise, 3 et Hollande, 10, car elle a un lieutenant amiral supérieur aux 3 autres lieutenants amiraux).

L'exercice de la fonction d'officier accaparait une part importante de la vie de ces hommes. Toutefois, ils pouvaient exercer d'autres fonctions dans leurs pays ou ailleurs. L'armée a fourni des officiers de marine mais elle en a attiré aussi. Elle constitue dans certains cas une récompense induite plus qu'une certaine

implication de la part du bénéficiaire. Par exemple Cloudisley Shovell est nommé à la tête d'une unité de marine mais en réalité il ne fait que percevoir la solde liée à la charge. Ces officiers de marine peuvent malgré des interdictions relatives servir dans des marines étrangères<sup>6</sup>. Des Anglais et Néerlandais sont ainsi recrutés par les marines des états scandinaves : George Ayscue en Suède, Cornelis Tromp et Philipp van Almonde au Danemark. Quelques français servent en Suède (famille Duquesne) ou dans les Provinces Unies (famille Forant) et Venise (le commandeur de Neuchèze). D'autres servent ou ont servi dans les marines marchandes notamment des compagnies commerciales, Richard Swanley dans l'*East India Company*, ou dans l'administration maritime, Richard Haddock et Thomas Hopsonn ont été commissaires de la *Navy*.

**Conclusion:**

L'étude sommaire des officiers généraux dans ces trois pays a révélé un certain nombre de similarités en termes de carrière, de progression, d'anoblissement. J'ai tenté aussi de souligner des caractéristiques nationales ainsi que les différences structurelles et organisationnelles des marines. Ces différences font que l'étude comparative est intéressante mais c'est aussi une source de difficultés car il n'est pas possible d'accéder aux mêmes sources ou informations dans ces trois pays. Ainsi il en est des origines sociales en France et en Angleterre, de la diversité géographique des officiers en France. Certaines questions restent en suspens à ce stade des travaux comme l'évolution des carrières des officiers généraux selon les amirautés ou de même en Angleterre on peut s'interroger sur l'existence d'un cursus parmi les officiers généraux. Après avoir été vice admiral of the Red devenait on vice admiral of the Blue ou pas, ou directement admiral of the Red etc.

En dépit de ces faits, il est possible de distinguer trois types de nations maritimes selon les officiers généraux. Le premier groupe représenté par la Grande-Bretagne et les Provinces-unies dans lesquels les officiers proviennent de classe sociale moyenne, sans oublier une part non négligeable de noble. Ces hommes servent parfois dans la marine marchande de leur pays mais aussi dans d'autres pays.

Le second groupe est celui dans lequel se trouve la France. La caractéristique est l'existence d'une flotte de galère (qui ont disparus en Angleterre et aux Pays Bas au début du 17<sup>ème</sup>) et de vaisseaux. Ce fait tend à renforcer le rôle de la noblesse parmi les officiers. D'où aussi une certaine réfraction à servir dans la marine marchande ou vis-à-vis des officiers provenant de ce milieu. Par ailleurs, très peu d'étrangers servent en France. Bien sur cette typologie doit être nuancée et les travaux ultérieurs chercheront à approfondir ces points et à l'étendre aux autres pays maritimes (Espagne, Scandinavie, états italiens etc). Certains thèmes sont aussi intéressants comme le rôle des femmes, les patrimoines des officiers, leurs niveaux culturels ou l'image et la construction du héros maritime.

Je pense que ces matières ouvrent de nouvelles voies pour des recherches futures, montrant de nouveaux éclairages sur les marines de l'époque moderne.

Je vous remercie de m'avoir écouté.

---

<sup>6</sup> Règlements des 27 mai, 5 et 17 août 1624 interdisant de servir des princes étrangers ainsi que l'ordonnance du roi de France du 8 décembre 1649, qui interdit aux capitaines de vaisseau de prendre des commissions autres que celles du roi sous peine d'être suspendus de sa charge.