

UNE LOI DE LA MARINE DISCUTÉE : LA RÉFORME DES ÉCOLES DE LA MARINE DU 10 AOÛT 1791 DANS LA CORRESPONDANCE GASPARD MONGE - PIERRE LÉVÊQUE

Par Guy BOISTEL

*Docteur en histoire des sciences et des techniques
Lauréat de l'Académie de Marine*

Cet article a été publié sur le site de la SFHM le 18 décembre 2003

Cet article fait suite à la mise à jour biographique de la vie et l'œuvre de Pierre Lévêque, mathématicien et examinateur hydrographe de la Marine nantais méconnu, parue dans une *Chronique* précédente (n°51, juin 2003, 48-54) et à laquelle le lecteur est renvoyé. Le présent article se propose de revenir sur quelques dispositions concernant les écoles de la Marine dans les années 1792-1793, période très troublée de l'histoire des débuts de la République, et ainsi de mettre en lumière le rôle et l'action d'obscurs acteurs de l'application des règlements de la Marine, les examinateurs hydrographes de la Marine. Auparavant, il est sans doute nécessaire de rappeler brièvement les réformes qui ont précédé celle de 1791 méconnue ou délaissée, me semble-t-il, par les historiens.

Les réformes depuis Choiseul

De nombreux travaux ont été écrits par des historiens très avertis sur cette partie de l'histoire de la Marine. Il n'est pas question de refaire toute cette histoire ici mais d'en rappeler les principaux traits [1]. Signalons toutefois que la plupart des études se sont intéressées à la formation dispensée aux gardes du Pavillon et de la Marine, officiers au recrutement essentiellement nobiliaire à la fin du XVIIIe siècle, mais très ou trop peu à la formation des marins marchands ou des marins de base. Des travaux restent à faire sur ce sujet, englobant une étude plus approfondie des archives concernant les écoles d'hydrographie établies le long de la façade maritime française. Après la guerre de Sept Ans, le constat est alarmant : la Marine de guerre française est défaite et dans un état lamentable. Le duc de Choiseul (1719-1785), nouveau secrétaire d'État à la Marine, propose une nouvelle réforme dans ses ordonnances de 1764 et de 1765 (dispositions touchant le corps des officiers), la première véritable grande réforme depuis l'ordonnance de Seignelay de 1689. Après quelques dispositions prises par Sartine (1775-1776), c'est au maréchal de Castries que l'on doit un nouveau code qui réforme en profondeur la Marine française. É. Taillemite, dans son article de 1986 - auquel j'emprunte l'essentiel de cette introduction -, dresse la liste de toutes les nouvelles réformes et bouleversements que propose le code de Castries. Elles sont nombreuses : je ne retiendrai que celles qui intéressent le sujet du présent article. Tout d'abord il s'agit d'ouvrir l'accès au corps de la Marine à des officiers d'origines sociales diverses et aussi à assurer à la flotte « le complément d'officiers subalternes dont elle pouvait avoir besoin » [2]. Le texte assurait la création-suppression de grades dans la Marine et ouvrait ainsi une voie d'accès au corps des officiers pour laquelle aucune condition de noblesse n'est exigée [3]. Ainsi pouvaient se faire inscrire comme volontaires dans les

inspections des classes, des fils d'armateurs et/ou de négociants, des fils de gentilshommes, des capitaines marchands, etc. Il fallait avoir 16 ans, savoir lire et écrire, connaître les quatre règles de l'arithmétique, et avoir connu au moins douze mois de navigation sur les bâtiments du roi ou du commerce. La préférence était donnée à ceux qui avaient des notions de pilotage. Le recrutement se faisait lors d'examens publics dans les écoles d'hydrographie. Ces examens seraient assurés par des inspecteurs intégrés au tout nouveau corps des examinateurs hydrographes de la Marine créé par Castries. En 1786, ces nouveaux examinateurs hydrographes de la Marine sont Pierre Lévêque et Gaspard Monge, bientôt suppléé par son jeune frère, Louis Monge. Ainsi, les deux hommes qui nous intéressent font-ils partie des principaux acteurs de la mise en place de la nouvelle réforme, au moins concernant le recrutement et la formation scientifique des marins.

Les examinateurs de la Marine : Pierre Lévêque et Gaspard Monge

Ces deux hommes sont de la même génération ; ils ont le même âge. Si leurs parcours sont différents, ils finissent par se croiser et se rejoindre en 1786. A cette époque, les deux hommes sont soutenus par des nobles. Pierre Lévêque reçoit l'appui du duc de Penthièvre, Amiral de France depuis 1737, qui était déjà à l'origine de sa nomination comme professeur d'hydrographie à Nantes. S'il est correspondant de l'Académie depuis 1783, Lévêque demeure professeur d'hydrographie nantais et conserve son statut de consultant éloigné des sphères influentes parisiennes [4]. Gaspard Monge [5] est un savant reconnu. Ayant manifesté très tôt de réels talents (il finit par remplacer l'abbé Bossut, puis l'abbé Nollet aux chaires de mathématiques et de physique à l'École du Génie de Mézières), Monge est devenu académicien en 1780 [6]. Lorsque Etienne Bézout décède le 27 septembre 1783, c'est Castries qui informe Monge de la vacance du poste d'examineur de la Marine. Castries assure lui-même la promotion de son protégé auprès du roi : « Parmi les membres de l'académie des sciences qui se présentent pour la place d'examineur des gardes du pavillon et de la Marine, vacante par la mort du Sr. Bézout, on n'en voit pas de plus capable de la remplir que le Sr. Monge, par les talents et les qualités morales qu'il réunit. Sa Majesté est suppliée de l'agréer » [7]. Monge accuse réception de sa nomination à la place d'examineur des gardes du Pavillon et de la Marine, le 16 septembre 1783 [SHM Vincennes, dossier 1789]. Sa première tournée d'inspection a lieu en mai et juin 1784. Si Pierre Lévêque et Gaspard Monge occupent les mêmes fonctions d'examineur hydrographe pour la Marine entre 1787 et 1792, ils ne s'acquittent toutefois pas de cette charge avec le même zèle et la même disponibilité. En raison de ses multiples activités (académies, école du Génie de Mézières), Gaspard Monge délègue très fréquemment à son frère Louis les tournées d'inspection, comme il l'avait fait déjà auparavant en lui déléguant une partie des cours donnés à l'École du Génie de Mézières, délégitimation âprement contestée à Mézières [8].

Un aperçu sur les lois relatives aux Ecoles de la Marine des 10 août et 14 octobre 1791.

La Révolution semble bien embarrassée avec la Marine d'Ancien Régime. La loi du 22 avril 1791 supprime l'ancien corps et fusionne les marines militaire et de commerce [9]. Les officiers de Marine passent désormais par les grades d'enseigne, de lieutenant, de capitaine de vaisseau et d'officier général. La loi du 10 août 1791 réforme les écoles de Marine et les examens qui conditionnent l'accès aux divers grades [10]. L'enjeu est d'importance : ouvrir la carrière militaire aux marins de la marine marchande, leur permettre d'accéder aux grades supérieurs en examinant leur connaissances

scientifiques et en leur octroyant des grades équivalents à ceux de la marine du commerce. La loi est diffusée et connue par voie d'affiche [11]. Le texte du 10 août 1791 (à la suite des décrets de l'Assemblée Nationale des 21 et 30 juillet 1791) comporte 19 pages. Le titre I porte sur la nomination des examinateurs hydrographes d'une part et de l'examineur des aspirants de la Marine d'autre part. Cette partie de la loi fixe la nomination des professeurs d'hydrographie, crée 34 écoles gratuites d'hydrographie (12 pour les ports où existait déjà une école, plus 22 nouvelles écoles) dans de nombreux ports de commerce et militaires de la façade maritime, fixe les appointements des professeurs (uniquement pour les 12 premiers, à raison de 3600 livres en moyenne) et la gestion de ces écoles par les municipalités. Le texte de loi précise le règlement des examens et concours publics d'accès aux divers grades. Le titre II régleme le concours pour les places d'aspirants de la Marine ; le titre III pour le grade d'enseigne entretenu, et le titre IV pour le concours d'accès au grade d'enseigne non entretenu. Le titre V porte sur le règlement de l'examen pour « être fait maître au petit cabotage, pilote côtier, pilote lamaneur ou *locman*. L'accès aux écoles gratuites d'hydrographie est accordé à tout citoyen âgé au minimum de treize ans, sachant lire et écrire et connaissant les quatre premières règles de l'arithmétique. Lorsqu'ils atteignent l'âge de 18 ans, les élèves désireux de poursuivre leur instruction ont l'obligation d'obtenir un certificat de leur professeur d'hydrographie. Il est utile de préciser les conditions d'admission aux différents concours, puisque certaines dispositions furent contestées par Pierre Lévêque notamment. Les prétendants au grade d'aspirant de la Marine sont interrogés sur l'arithmétique, la géométrie, les éléments de la navigation et les éléments de la statique. Les prétendants au grade d'enseigne entretenu doivent justifier de quatre années de navigation et doivent justifier de l'âge requis. Ils sont ensuite soumis à un examen préliminaire public sur le gréement, la manœuvre, le canonage, les évolutions navales. Le concours public porte sur l'arithmétique, la géométrie, l'algèbre, la mécanique des fluides et des solides, la théorie et la pratique de la navigation. Pour ces deux concours, le juge est l'examineur des aspirants de la Marine : Gaspard Monge ou son frère, Louis. Les concurrents au grade d'enseigne non entretenu doivent justifier d'une expérience de navigation et de leurs services en mer. L'examen public porte sur les éléments de mathématiques, la théorie et la pratique complète de la navigation. Le juge de ce concours est l'examineur hydrographe de la Marine (Pierre Lévêque). Pour le dernier concours, maître au petit cabotage, pilote côtier et *locman*, le prétendant doit justifier de cinq années de navigation, être âgé de 24 ans. Il est soumis à une interrogation préliminaire sur la manœuvre, sur les sondes, la connaissance des fonds, les courants et les marées, l'usage de la boussole et de la carte réduite. Le jury est constitué d'un enseigne et de deux anciens maîtres au petit cabotage ; l'examineur hydrographe n'est pas tenu de rester lors des examens. Mais la lecture des procès-verbaux des examens et la correspondance de Pierre Lévêque, montrent que celui-ci assistait toujours aux examens dans leur intégralité. La loi du 10 août 1791 est revue et amendée le 14 octobre 1791 (décret de l'Assemblée du 20 septembre 1791) dans une brochure de quatre pages [12], dans laquelle on fixe les appointements des professeurs des vingt-deux nouvelles écoles gratuites et publiques d'hydrographie (de 1500 à 2000 Livres). Il assure la création de nouvelles écoles d'hydrographie (à Rouen, Martigues et Agde), et précise enfin l'évolution de carrière pour un aspirant de la Marine. Ainsi, Pierre Lévêque assurera l'inspection des écoles d'hydrographie, les examens pour l'accès au grade d'enseigne non entretenu d'une part, et aux « petits » grades d'autre part, quelquefois en alternance avec Louis Monge. Ce dernier fut officiellement l'examineur des aspirants de la Marine. Pour finir cette présentation, signalons que l'on dispose de nombreuses archives sur les ouvertures d'examens par voie d'affiches principalement [AMN, R1. C43, dossier 12 « Avis des ouvertures des examens d'hydrographie 1791-1801 »]. Notons que la loi de 1791 est lue avant le début de chaque examen. Les procès-verbaux de ces examens et concours sont en partie conservés [AMN, R1.C43, dossier 13, « Procès-verbaux des examens d'hydrographie, 1791-1806 (an X) »]. On y trouve plusieurs pièces signées Pierre Lévêque et Louis Monge, pour les années qui nous intéressent ici (1792-1793) et pour la période post-révolutionnaire (1796-1802).

Pierre Lévêque et Gaspard Monge dans la tourmente révolutionnaire

Il est enfin nécessaire de replacer cette loi dans un contexte politique plus large. Cette époque voit la fin de la constitution de 1791 qui s'achève avec la chute du trône le 10 août 1792. La monarchie est abolie en France les 21 et 22 septembre 1792. La fin de l'année 1792 est donc très agitée et la guerre se profile aux frontières du pays. Monge devient ministre de la Marine dans ce contexte. Monge et Lévêque délivrant les certificats pour les officiers de la Marine, sont impliqués et sont dans la ligne de mire des opposants de tous bords. A la suite de jalousies, de plaintes et de querelles, Lévêque est gravement (et injustement ?) calomnié à la fin de l'année 1792. La ville de Nantes souhaite le remplacer à son poste de professeur. Après un court intérim assuré par le P. Mazure, oratorien [13], la chaire d'hydrographie est attribuée le 4 septembre 1791 à Antoine Rollin de La Farge qui prend officiellement son poste le 1er janvier 1792.

Gaspard Monge, ministre de la Marine

Ce n'est pas la période de la vie de Monge la mieux connue [14]. On ne peut guère que retracer les grandes lignes de sa carrière durant les huit mois passés au ministère de la Marine. Après la chute de la monarchie le 10 août 1792, la jeune République se dote d'une Assemblée Législative. Monge, savant respecté, ardent défenseur, résolu et impliqué, de la Révolution, accepte le poste de ministre de la Marine. Il est élu avec 150 voix sur 184 votants [Décret du 10 août 1792, *Recueil des lois de la Marine*, t. III, p. 73], vote témoignant de la considération que l'on porte à ce savant. En effet rappelons que Monge était impliqué dans les réformes de la Marine depuis 1783 au moins. Il faudrait étudier et analyser en détail les relations qu'a entretenues Monge avec les assemblées et le milieu politique. Sans plus d'informations, il semble que ces relations aient été conflictuelles ou pour le moins délicates puisqu'elles le poussèrent à démissionner une première fois après seulement 6 mois passés au ministère de la Marine. Monge signe le rapport du 11 janvier 1793 qui conditionne les lois de janvier et de février 1793 relatives aux ports et à la réorganisation de la Marine [15]. Il démissionne le 12 février. Par le décret du 15 février, une liste de candidats au poste de ministre est établie. Monge est réélu à haute voix le 17 février [*Recueil des lois..*, t. III, p. 324]. Gaspard Monge soumet sa seconde démission le 17 avril 1793, qui cette fois est acceptée par Campbon au nom du Comité de Salut Public.

La correspondance entre Pierre Lévêque et Gaspard Monge

Cette correspondance est conservée au Service historique de la Marine à Vincennes [SHM V], principalement dans le dossier Pierre Lévêque [Personnel, dossier 1579].

Quelques éléments conservés dans le dossier Gaspard Monge [Personnel, dossier 1789] viennent la compléter. Elle comporte en tout onze lettres (9+2) qui se décomposent comme suit :

- 7 lettres de Lévêque à Monge, auxquelles il faut adjoindre un long et très instructif rapport de Lévêque sur sa tournée dans les ports du Midi (Sud de la France) ;
- 1 lettre de Mme Lévêque à Monge dénonçant les calomnies portées à l'encontre de son mari à Nantes en 1792 ;
- 1 lettre d'un sieur Leroy à Monge pour la défense de Lévêque contre les calomnies portées contre lui la même année ;
- 2 lettres supplémentaires écrites par Lévêque (PL ci-après) aux ministres de la

Marine, prédécesseur et successeur immédiats de Gaspard Monge (GM ci-après) : De la Coste et Dalbarade.

Voici quelques détails supplémentaires concernant cette correspondance et les numéros auxquels il sera fait référence dans la suite de cet article : Lettre n° 1 - Nantes, PL à GM, 19 octobre 1792 (2 pp.) plus un cahier manuscrit de 20 feuillets [SHM V 1579]. Lettre n° 2 - Nantes, PL à GM, 21 octobre 1792 (2 pp.) [SHM V 1579]. Lettre n° 3 - Nantes, PL à GM, 24 octobre 1792 (2 pp.) [SHM V 1579]. Lettre n° 4 - Nantes, Mme Lévêque à GM, 28 octobre 1792 [SHM V 1579]. Lettre n° 4bis - Lettre du sieur Leroy à GM, de Paris, le 28 octobre 1792 pour la défense de Pierre Lévêque (3 pp.) [SHM V 1579]. Lettre n° 5 - Nantes, PL à GM, le 30 janvier 1793 (1 pp.) [SHM V 1579]. Lettre n° 6 - Le Havre, PL à GM, 12 mars 1793 (3 pp.) [SHM V 1579]. Lettre n° 7 - Paris, GM à PL, brouillon sans date, en réponse à la lettre précédente de PL [n°6] [SHM V 1789]. Lettre n° 8 - Dunkerque, PL à GM, 29 mars 1793 (3 pp.) [SHM V 1579]. Lettre n°9 : appendice 1 - Lettre de PL à De La Coste, Nantes, 29 juin 1792 [SHM V 1579] Lettre n° 10 : appendice 2 - Lettre de PL à Dalbarade, Rouen, 29 avril 1793 (2 pp.) [SHM V 1579]

Analyse sommaire et extraits de la correspondance Lévêque-Monge (1792-1793) [16]

1. Sur l'engagement politique de Pierre Lévêque. Les tribulations d'un citoyen pendant la Révolution (Lettres 1, 2, 4 et 4bis)

La première lettre (PL à GM, 19 octobre 1792) précise l'engagement politique de Pierre Lévêque, et comment les citoyens sont pressés de prêter serment à la nouvelle République, sous peine d'être pourchassés. Les commentaires de Lévêque vont toutefois plus loin et il dénonce les termes de la Constitution de 1791 : [...] « Nous voici donc enfin, Citoyen ministre, à un Gouvernement libre, les droits sacrés et imprescriptibles de l'humanité vont donc enfin être respectés pour l'éternité [17]. Je n'ai pas plutôt appris ce Glorieux évènement que je me suis empressé de jurer du plus profond de mon cœur de mourir à mon Poste pour défendre et maintenir la Liberté et l'Égalité, et d'empêcher que ces précieux titres du genre humain ne se perdent ni ne s'altèrent en quoique ce soit. Je vous envoie ci-joint l'acte du serment que j'ai prêté à Cette [18], le 6 septembre dernier, aussitôt que j'ai été informé que nous avions enfin un gouvernement durable, & qu'aucun obstacle constitutionnel ne pouvoit plus arrêter ni entraver l'exercice complet de la Souveraineté du Peuple. Je puis donc enfin avouer et dire combien notre 1er acte constitutionnel étoit vicieux, je puis donc publier librement combien il étoit informe et monstrueux dans ses dispositions les plus essentielles au bonheur public ; et combien il étoit affreux dans ses conséquences [19]. Je ne regarde pas comme un faible bienfait ce premier usage de ma liberté. Mais, Citoyen ministre, il seroit superflu d'articuler ici les défauts de cet acte, toute la Nation les a profondément sentis, et dans la justice l'a justement anéanti. Jouissons donc de tout notre bonheur ; que les travaux et les veilles qui doivent le consolider soient, pour tous les françois, pour tous ceux pour qui le patriotisme est un sentiment et non un mot, le souverain bonheur, la première des jouissances. Quant à moi, Citoyen ministre, je sens que je suis libre, et je déclare à toute la Terre que je mourrai pour défendre ce seul bien de la vie [...] » Cette lettre est accompagnée d'un cahier de 20 feuillets (soit 38 pages) constituant un très long et instructif rapport sur la tournée de Pierre Lévêque dans les ports du Midi, auquel il faudrait consacrer un article entier. Dans la seconde lettre (PL à GM, 21 octobre 1792), Lévêque se défend des allégations et des calomnies portées à son égard à Nantes. Sans doute les opinions de Pierre Lévêque à l'égard de la Constitution de 1791 étaient-elles connues. Aussi est-il attaqué sur ce point et son remplacement à l'école d'hydrographie de Nantes est-il envisagé par la Ville [20]. Le ton de cette lettre est intéressant ; on y sent très bien la panique qui saisit Pierre Lévêque. Aussi malgré sa longueur, il est difficile de ne pas la livrer ici au lecteur : « J'apprends à l'instant, et le bruit court ici qu'on vous sollicite fortement de m'ôter ma place d'Examineur pour la donner à un

citoyen de cette ville. Une lettre qu'on vient de me lire chez moi m'ôteroit même toute espérance, si je n'avois la plus grande confiance dans votre justice et dans votre intégrité. A l'abri de tout reproche, de toute atteinte dans l'exercice des fonctions qui m'ont été confiées : je suis sûr de moi, on réussiroit plus aisément à ébranler la Terre que de me trouver en faute à cet égard. J'ai toujours été un austère observateur des Loix, j'ai toujours fait observer celles qui ont été directement à ma charge ; je n'ai épargné ni veilles ni fatigues pour bien mériter de ma patrie. Aussi paroît-il qu'on me croit inattaquable de ce côté, qu'on attaque seulement mes sentiments patriotiques qu'on voudroit vous faire soupçonner. Je n'ai jamais aimé la charte constitutionnelle décrétée par l'assemblée constituante, voilà mes sentiments ; mais, Citoyen ministre, je ne les ai jamais manifestés. J'ai toujours obéi à la Constitution de la manière la plus scrupuleuse. J'en ai fortement recommandé l'obéissance dans toutes les circonstances qui se sont présentées, voilà mes actions. Je défie toute la Terre de prouver le contraire. Je me suis absolument interdit de voir les personnes de la classe qu'on appelle aristocratique parce que mes sentiments & mes idées étoient diamétralement opposées aux leurs. On m'a quelque fois reproché de n'avoir assisté qu'à un petit nombre d'assemblées, mais outre que par caractère je fuis toujours le tumulte, je me suis toujours trouvé absent pour mon service public dans le temps de toutes les assemblées majeures, soit pour la nomination des députés à l'Assemblée Constituante, soit pour la Législature, soit pour la Convention Nationale ; c'est ce qu'il vous seroit facile de vérifier par les procès verbaux de mes Examens depuis 1789, si cette vérification étoit nécessaire. Ainsi on ne pouvoit attribuer mon absence des assemblées, à aucun sentiment particulier. Mon esprit se brise pour trouver les causes de cette infernale calomnie. Je suis convaincu quelle est l'effet d'une haine, ou au moins d'un mécontentement personnel : le Patriotisme sert ici de prétexte, parce qu'en effet ce moyen est puissant, puisqu'il importe à la chose publique que les fonctionnaires soient irréprochables - je suis bien convaincu, Citoyen ministre, que cette mesure est essentielle, et c'est pour cela que je succomberais de douleur, si vous en faisiez la base de ma destitution. Je m'en serais consolé avant le Glorieux événement qui nous a mis dans de vrais principes de Gouvernement avant cette mémorable époque, je n'étais que prudent & obéissant, mais je désapprouvais les bases sur lesquelles reposoit le gouvernement ; & certes, ce n'est pas à de vrais patriotes à me faire ce reproche, la nation entière, et la raison universelle qui s'est enfin fait entendre m'en justifient. J'oserais assurer que j'ai prêté le nouveau serment civique avant mes calomniateurs, en tout cas, je l'ai prêté comme vous pouvez le voir par l'acte que je vous ai adressé, aussitôt que j'ai eu connaissance des heureux événements qui l'ont rendu la première vertu civique, et avant que le département où je l'ai prêté en eut reçu officiellement la formule. Certainement j'ai prêté ce serment de cœur & d'esprit. Je ne m'arrêterai pas davantage, Citoyen ministre, à vous parler de mon patriotisme, ce seroit aussi médisant [?] que de parler de ses vertus domestiques les plus communes. Mon patriotisme est pur, cela suffit à mon cœur & à ma conscience : je suis aussi chaud & ardent de la liberté & de l'égalité, et des nouvelles bases sur lesquelles le bonheur public va reposer. Je les défendrai avec autant de courage & d'énergie que qui que ce soit, quoiqu'il en puisse arriver, soyez-en convaincu. Ne flétrissez donc pas mon âme par une disgrâce non méritée, ne me rendez pas victime de la calomnie, j'aimerais mieux être soupçonné d'assassinat ou du crime le plus atroce, que de perdre la confiance de ma patrie par les dispositions que mes ennemis me supposent. » Pierre Lévêque reçoit l'appui de sa femme (Françoise Mornet-Lévêque [21]) et d'un personnage sur lequel je n'ai encore pu trouver de renseignements, un certain Leroy de Paris. La lettre n°4 (Mme Lévêque à GM, 28 octobre 1792) témoigne des liens d'amitié existant entre les familles Monge et Lévêque, allant bien au-delà des relations professionnelles et du respect de façade : [...] « Si mon tendre mari succomboit à cette atroce calomnie il ne survivrait pas à ce malheur. Son chagrin m'accable. Il seroit impossible de lui faire prendre son partie après une aussi grande injustice qui lui feroit perdre à la fois son état, le fruit de ses travaux et toute sa considération. Ah ! ministre et ami, on se console d'une perte d'intérêt mais jamais de la perte de l'honneur. Il y a plus de 4 ans que la même intrigue est ourdie, on mettoit toujours la même personne en avant j'en étois prévenue, mais j'ai gardé le silence ce dont je m'accuse. Je suis sûre que les calomniateurs de mon

mari ne le connaissent même pas. J'attends de votre amitié de votre bonté et surtout de votre justice la fin de mes maux » [...] Leroy intervient aussi auprès de Monge pour témoigner des bonnes vertus républicaines de Pierre Lévêque et prendre sa défense (lettre 4bis, 28 octobre 1792). Mais on peut penser que ce témoignage fut inutile, Monge connaissant parfaitement Pierre Lévêque depuis plusieurs années. L'affaire fut entendue rapidement. On ne trouve plus trace de ces calomnies et de leurs suites, qui auraient pu devenir dramatiques, à partir de la fin de 1792. Pierre Lévêque dût seulement se résoudre à abandonner son poste de professeur d'hydrographie à Nantes - titre qu'il conservera toutefois encore pendant plusieurs années - pour celui exclusif d'examineur hydrographe ambulant de la Marine.

2. Le travail quotidien d'un examinateur hydrographe de la Marine (Lettres 3 à 8)

Les autres lettres de cette correspondance sont plus techniques et nous permettent d'entrer dans le travail quotidien d'un examinateur de la Marine. Elles nous donnent aussi à partager ses doutes sur l'application de certains textes de lois. Lévêque se fait le relais de plaintes de navigateurs concernant les conditions d'accès aux divers grades de la Marine. Ainsi, la lettre 3 (PL à GM, 24 octobre 1792) porte sur la tenue des premiers examens selon les termes de la loi de 1791 et sur les moyens de prendre en compte l'expérience des vieux navigateurs : [...] « L'examen des prétendants à être faits maîtres au petit cabotage s'est fait immédiatement après [l'examen des Aspirants de la Marine]. J'y ai constamment assisté, suivant mon usage et j'y ai examiné pour y mettre un peu d'intérêt, et y jeter quelque émulation. C'est une vraie création à faire, le premier mouvement est imprimé depuis mes derniers examens, tant à Nantes qu'à La Rochelle, Bordeaux, Bayonne & Narbonne. Je n'ai pu avoir la même influence dans les autres ports de la Méditerranée, je vous en dit la raison, et d'ailleurs la loi ne m'y donnoit aucune autorité ; je crois présentement qu'il est indispensable de donner plus d'étendue au Cabotage, d'effacer pour toujours la distinction de maître au grand & au petit cabotage. Il convient de donner au cabotage de la Méditerranée toute l'étendue de cette mer, et de porter celui de l'Océan depuis le détroit de Gibraltar jusqu'à la Baltique inclusivement : mais il faut apporter quelque changement à la loi du 10 août à cet égard [...] On vous a envoyé d'ici, Citoyen ministre, une liste des enseignes non entretenus de ce port propres à être employés sur les vaisseaux de la République. On n'y a pas compté un grand nombre d'anciens capitaines parce qu'ils ont en général beaucoup de désespérance à être employés dans ce grade, qui ne convient effectivement qu'à la jeunesse. Il est cependant bien important de mettre en activité l'élite de ces anciens navigateurs que leur expérience rend très recommandables. Je crois qu'il convient de faire en sorte de satisfaire autant que possible à toutes les idées, et d'avoir même égard aux diverses prétentions, cela est très aisé en agissant avec mesure. A quelques exceptions près, je ne crois cependant pas que vous puissiez donner un grade plus élevé que celui de lieutenant aux anciens capitaines marchands qui ont le plus de services, et qui ont une longue suite de commandements. Mais il ne sera pas possible ni juste de leur donner un poste inférieur. Il ne faut pas, je crois, être inquiet des postes supérieurs, les exceptions dont je viens de vous parler y pourvoient ; mais il faut procéder avec beaucoup de circonspection » [...]. Après avoir donné son avis sur la reconstitution d'une marine militaire dans sa lettre du 24 octobre 1792, Pierre Lévêque, dans la lettre n°5 (PL à GM, 30 janvier 1793) se prononce sur l'implantation d'écoles de la Marine dans le Sud-Ouest de la France, et dans d'autres villes de France : [...] « Il y a déjà longtemps, Citoyen, que je vous ai adressé le compte de ma précédente tournée, je vous prie de vouloir bien me dire si vous l'avez reçu. Je n'ai aucun doute qu'il ne soit pas venu dans vos bureaux, puisque le paquet renfermoit une lettre pour votre frère, à laquelle il m'a fait répondre. Il me semble, Citoyen ministre, que la circonstance où nous nous trouvons est très convenable pour rappeler à la Convention Nationale la demande que vous avez faite d'une école à Saint-Jean de Luz. Si nous avons la guerre, les basques seront des navigateurs très intéressants, et très propres à soutenir l'honneur du Pavillon National. Leur situation les rend encore plus importants. Je pense donc, Citoyen ministre, qu'il seroit très convenable de leur accorder la juste demande qu'ils font depuis si longtemps.

Je pense qu'une école à Toulouse et une à Caen seroit très utile, vous verrez mes motifs dans le compte général de ma tournée précédente. Si vous en jugez ainsi, vous pourriez, Citoyen ministre, en faire la demande en même temps que vous rappelleriez celle pour S. Jean de Luz, et pour l'Isle de Corse ». Les préoccupations de Gaspard Monge sur une extension des écoles de la Marine rejoignent celles de Pierre Lévêque. Dans la lettre n°6 (PL à GM, 12 mars 1793), Lévêque répond à Monge sur la création d'une école à Arles, qu'il juge finalement inutile (au contraire de celle de Caen en particulier depuis qu'aucune école ne fonctionne dans le Cotentin [22]) : « Je viens de recevoir la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 7 de ce mois, par laquelle vous me demandez mon avis sur l'utilité dont pourrait être l'établissement d'une école d'hydrographie dans la ville d'Arles. Il y a eu autrefois un Professeur d'hydrographie dans cette ville, et cet établissement est un des plus anciens. J'ignore les causes qui ont déterminé la chute de cette école, mais je crois bien me rappeler que c'est qu'on a cessé de faire les fonds nécessaires au payement du professeur, et non son défaut d'utilité [23]. En 1789 je fus chargé de prendre des renseignements sur cette partie, et le résultat de mes recherches doit se trouver dans le compte de ma tournée de cette année, qui doit se trouver dans vos bureaux. Mon collègue doit avoir fait la même chose l'année précédente, vous devez avoir toutes les pièces. Ce que je sais parfaitement, c'est que cette école étoit fortement désirée par les officiers municipaux & de l'Amirauté. Le commerce maritime de la ville d'Arles est très peu considérable, ce n'est qu'un très petit cabotage. Mais cette ville, ainsi que Beaucaire et Tarascon fournissent un grand nombre de gens de mer, et il seroit je crois très utile de leur fournir le moyen de s'instruire. Cette école seroit à la portée d'un grand nombre de paroisses maritimes. Ainsi, Citoyen ministre, je pense que vous ne pouvez vous dispenser d'accueillir la pétition qui vous est faite par les marins du Quartier d'Arles. Je saisis cette occasion, Citoyen ministre, pour vous rappeler la grande utilité d'un établissement d'instruction à Toulouse, et à Caen, je vous en ai exposé les motifs dans le compte de ma tournée de l'année dernière. L'école de Caen est surtout indispensable ; depuis Cherbourg jusqu'à Honfleur tous les marins sont privés d'instruction, et assurément cette grande étendue de côte est peuplée d'excellents navigateurs. Il n'y auroit même pas trop de deux écoles dans cette étendue, elles ne seroient pas aussi rapprochées qu'elles le sont aux environs de Nantes & de Marseille, sans une utilité plus grande. Puisque la Convention Nationale n'a pas encore statué sur vos demandes antérieures, vous pouvez y joindre celles-ci ; elle statuera sur le tout en même temps » [...]. Dans la même lettre, Lévêque se fait l'écho de discussions et de plaintes de la part de marins portant sur l'iniquité de la loi d'août 1791 à l'égard des navigateurs les plus âgés et les plus expérimentés : [...] « Deux autres sujets ont également demandé à être admis à l'examen [pour le grade d'Enseigne non entretenu] suivant l'ancienne forme quoiqu'ils n'eussent pas les services sur les vaisseaux de la République exigés par la loi. Cette demande leur ayant été refusée, ils ont également requis l'insertion de leurs motifs au procès-verbal, ce qui leur a été accordé. Je ne puis, Citoyen ministre, m'empêcher de trouver la réclamation de ces navigateurs fondées en raison et en droit. Le but du législateur a sans doute été d'assurer le service de la République, et de consolider l'instruction. On assuroit le service en exceptant de l'art. V du titre IV de la loi du 10 août les navigateurs qui lors de sa publication avoient un âge déterminé & les services requis, ou qui avoient seulement un âge que le législateur auroit fixé ; autrement, c'est les priver tout à fait du fruit de leurs travaux, car vous savez mieux que personne, citoyen ministre, que des marins avancés en âge n'ont plus le temps, ni les dispositions d'esprit nécessaires pour se livrer à des études nécessairement très longues pour eux. - Les citoyens commissaires de la Convention ont eu connoissance à Brest de ces réclamations toujours renaissantes, et m'ont demandé mes observations à ce sujet. Je n'ai rien pu faire de mieux dans le peu de temps que j'ai passé auprès d'eux, que d'annoter les différents articles de la loi qui m'ont paru susceptibles d'amendement, et d'exposer les motifs de chaque amélioration. La création d'une classe d'élèves de la marine dont je vous ai parlé et que j'ai exposée dans le compte de ma dernière tournée me paroît remédier à tout, en y joignant l'exception généralement demandée par les navigateurs, et dont je viens de vous entretenir. La prétention des deux derniers navigateurs d'être dispensé du service exigé sur les vaisseaux de la République m'a paru

d'abord des plus étranges, je crois qu'il seroit impolitique d'y faire droit. (voy. Le cte de ma dernière tournée). Mais ces prétendants ont mis sur le bureau des loix du 25 janvier, 2 & 6 février dernier [des remarques] auxquelles il est difficile de répondre solidement. L'art.I du titre III de la loi du 25 janvier établit une distinction de rang entre l'enseigne entretenu & l'enseigne non entretenu. Puis l'art. X de la loi des 2 & 6 février suivant dit que pour être enseigne entretenu, il faudra avoir 4 ans de navigation soit sur les vaisseaux de la République, soit sur les bâtimens du commerce indistinctement. Or, disent-ils, si ce grade est supérieur à celui d'enseigne non entretenu, pourquoi exiger moins de services, moins de la moitié d'expériences pour le 1er grade que pour le 2nd ; pourquoi exiger six ans de navigation dont une au moins sur les vaisseaux de la République pour être susceptible d'être enseigne non entretenu ? Voilà, Citoyen ministre, un aperçu des raisons de ces navigateurs ; il n'appartient qu'à vous d'en apprécier la légitimité, et de les faire valoir auprès de la Convention nationale, s'il y a lieu. Je vous prévien aussi que la distinction de rang entre ces deux grades dont les fonctions sont absolument identiques, blesse singulièrement les navigateurs des ports de commerce, je ne doute pas que les commissaires de la Convention, n'en aient pleine connoissance et qu'ils ne s'empressent de faire amender cet article » [...]. Nous avons la chance d'avoir la réponse de Gaspard Monge à la requête précédente, dans la lettre n°7 (GM à PL, sans date, en réponse à la lettre du 12 mars 1793). Après un examen sérieux des réclamations, Monge apporte et précise la réponse du législateur. Cette réponse nous donne un aperçu de la dimension politique de Monge : « J'ai reçu Cen, votre lettre du 12 de ce mois qui contient vos observations et votre avis sur la question de savoir si les certificats de capacité dans les examens d'hydrographie délivrés par les examinateurs hydrographes avant la loi du 10 août 1791 doivent avoir leur effet à l'égard des marins qui ont d'ailleurs les qualités requises par cette loi ou si ceux-cy doivent subir le nouvel examen qui y est ordonné pour être admis au grade d'enseigne non entretenu. J'ai pesé mûrement votre opinion et les motifs sur lesquels vous l'appuyez, mais plus j'y réfléchis, moins je pense qu'elle puisse se concilier avec le texte et avec l'esprit de la loi. En effet, qu'elle a été l'intention du législateur en appelant les navigateurs susceptibles de commander des bâtimens du commerce au grade d'officier dans la Marine de l'Etat ? D'ouvrir devant eux une nouvelle carrière qui les rendît aussi aptes à protéger la navigation française qu'à l'exercer eux-mêmes, à combattre pour la cause de la République qu'à étendre ou à maintenir ses relations commerciales. Ce double but n'ayant pu être rempli par les anciens examens, il a fallu prescrire un nouveau combiné sur d'autres bases et en déterminer les objets. Mais on n'a pas tardé de sentir qu'il étoit indispensable de fixer un délai qui favorisât les aspirants soit quant au degré d'instruction soit quant au temps de services sur les vaisseaux de l'Etat. Ce délai étant expiré tout doit rentrer dans l'ordre établi par la loi du 10 août 1791, et les certificats de capacité expédiés antérieurement à cette loi ne peuvent être plus valables aujourd'hui que ne le seraient des états de service qui offriraient moins de douze mois au compte de la République. Ainsi sous quelque point de vue qu'on envisage la question en droit, elle paraît résolue par la loi mais je la soumettrai volontiers à la décision de la Convention Natle qui seule peut modifier les dispositions rigoureuses de celle du 10 août 1791 ». La dernière lettre dont nous disposons (lettre n°8, PL à GM, 29 mars 1793) est intéressante à plusieurs égards. Elle est sans doute la dernière adressée à Monge ministre, puisque celui-ci démissionne définitivement quelques jours plus tard. Cette lettre précise les conditions de la tenue de certains examens, notamment au Havre : « J'ai eu l'honneur de vous rendre compte des principaux objets de ma tournée jusqu'au Havre inclusivement : depuis ce port il ne s'est présenté personne pour subir l'examen requis pour le grade d'Enseigne non entretenu. Aux uns il manquait du service, aux autres de l'instruction, et encore n'est-ce qu'à Dieppe qu'il s'étoit fait inscrire un seul aspirant, et à Dunkerque, mais tous deux étoient, disent-ils, dans les persuasions que les examens de faveur accordés par la loi du 12 9bre 1791 avoient encore lieu. Je me suis donc uniquement appliqué à suivre et à diriger les examens des prétendants à être faits maître au petit cabotage, à faire l'examen & l'inspection des écoles, et je crois avoir fait un grand bien. J'ai également encouragé les navigateurs à s'inscrire volontairement pour le service de la République par tous les moyens qui étoient en moi ; j'ai cru voir partout

d'heureuses dispositions, partout du patriotisme. Mais cependant, il y a plusieurs quartiers dans lesquels les levées sont lentes & difficiles » [...]. Par ailleurs, Pierre Lévêque y poursuit sa discussion des termes de la loi de 1791 et sur la manière de mieux prendre en compte l'expérience des marins. Dans la marge de cette lettre figurent les annotations de la main même de Monge : « La loi du 10 août 1791 a encore besoin d'être réformée à l'égard des Pilotes Côtiers. Il est assez rare qu'il y ait des prétendants à ce grade et dans le cas où il s'en présenteroit, on manqueroit le plus souvent des examinateurs tels que ceux que la loi appelle. On ne peut pas être pilote côtier pour toutes les parties, il conviendra donc de fixer les limites de chaque pilotage, afin qu'en appelant un des ces fonctionnaires sur les vaisseaux de la République, on soit assuré, par sa lettre d'admission, de l'étendue de ses connoissances locales et pratiques, ce qui ne peut être déterminé par la simple dénomination de Pilote Côtier. Par exemple, Citoyen ministre, le citoyen François Marie Gabriel Denis s'est présenté à Cherbourg pour être reçu Pilote Côtier. Faute de deux anciens Pilotes Côtiers pour l'examiner il n'a pu être reçu pour le grade qu'il désiroit et auquel il est très propre. Il a été simplement admis pour maître au petit cabotage, ainsi que vous pouvez le voir par le procès verbal d'examen qui vous a été adressé, et où les motifs de ce refus d'admission sont exposés. Ce citoyen est je vous assure un excellent Pilote Côtier pour les côtes d'Angleterre, d'Irlande et de Normandie ; il seroit difficile d'en trouver un plus expérimenté mais il ne vaudroit absolument rien pour les côtes méridionales de Bretagne & autres endroits. Si vous trouvez dans la loi une autorisation suffisante pour délivrer une lettre de Pilote Côtier au Citoyen en question, je crois que ce sera une bonne acquisition pour les services » [Note en marge de la main de G. Monge : *profiter de cet avis pour faire lever comme pilote côtier le Cen Denis et l'employer dans l'expédition pour laquelle il en a été demandé un certain nombre sur les côtes de la Manche.*] Enfin, Pierre Lévêque demande qu'un traité entre des nations qui se font la guerre préserve le droit à la pêche côtière, regardée comme le meilleur moyen de former les marins : « Il seroit à désirer qu'il fût possible de ne pas interrompre la pêche pendant la Guerre. C'est la meilleure école pour former les gens de mer, c'est la grande ressource des habitants des Côtes. Dans la guerre précédente, il fut convenu entre les deux nations que les pêcheurs ne seroient jamais pris, ni inquiétés. Il seroit peut être possible de faire un semblable traité, il en résulteroit de très grands avantages » [Note de Monge : *Annoncer que cet objet a été pris en considération et prévu*]

3. Lévêque aux ministres de la Marine, de La Coste et Dalbarade (Lettres 9 et 10)

Enfin, pour terminer l'analyse de cette correspondance, citons les deux intéressantes lettres adressées par Pierre Lévêque aux ministres de la Marine prédécesseur et successeur immédiats de Gaspard Monge. La première est adressée au prédécesseur de Monge, M. de la Coste (lettre n°9, 29 juin 1792). Elle fixe les dates de la tournée du midi (qui sera l'objet du rapport transmis à Monge en octobre 1792) et donne des indications sur le mode de transmission des informations concernant les examens et leur organisation dans les différentes villes (annonces par voie d'affiches, journaux et gazettes). Cette lettre est particulièrement intéressante pour la liste des villes où se tiennent les examens et dans lesquelles existait une école d'hydrographie sur lesquelles on a encore trop peu voire pas du tout d'informations : Sète, Agde, Collioure, Bordeaux, Paimboeuf, etc. La seconde lettre (n° 10, 29 avril 1793) est adressée par Lévêque au successeur de Monge, D'Albarade (ou Dalbarade). Après avoir félicité Dalbarade pour sa nomination au poste de ministre de la Marine, Pierre Lévêque poursuit sa discussion à l'encontre de certaines dispositions de la loi d'août 1791 : « Par ma correspondance avec votre prédécesseur, j'ai rendu compte de l'état de l'instruction dans les différentes écoles depuis le Croisic inclusivement jusqu'à Dunkerque. Je lui ai fait connoître les professeurs dont la République doit beaucoup attendre de leur zèle & de leurs talents, ainsi que ceux des anciens qu'il seroit utile de remplacer, si les circonstances vous permettoient de leur accorder une retraite convenable. Je lui ai également fait connoître les réclamations des navigateurs sur différentes dispositions de la loi du 10 août 91 et sur celles du 25 janvier

dernier, et lui ai communiqué mes idées pour les faire cesser en assurant le bien de l'instruction et la célérité du service dans les armées de la République. Tout cela est consigné dans ma correspondance, et particulièrement dans le compte très détaillé de ma tournée de l'année dernière dans les ports du midi de la République ». Un autre intérêt de cette lettre réside dans le nouvel aperçu qu'elle nous offre sur les travaux de l'Académie de Marine brestoise, réputée mourante, voire inexistante à cette époque selon le travail d'A. Doneaud du Plan [24]. En 1793, l'Académie existe encore et travaille assidûment, peut être dans les pires conditions, et cette lettre nous donne un aperçu de quelques menus travaux pratiques de Lévêque à cette époque [25], même si cette liste peut aussi être lue comme une démarche de « self-promotion » : « J'ai également remis aux citoyens commissaires un mémoire de moi qui a été lu à l'Académie de Marine dans la séance qu'ils ont honoré de leur présence, sur divers établissements utiles à la République qu'il conviendrait de faire dans le Port de Brest. Notamment un grand établissement de mouture mû par une machine à feu pour l'approvisionnement des armées navales avec la plus grande économie. Et le projet d'une pompe à feu pour opérer différents effets, savoir : 1°. Épuiser les eaux du grand bassin de Brest, 2°. Faire mouvoir plusieurs lames de scie pour refendre les planches & les presses, 3°. Percer les pompes des vaisseaux, 4°. Faire mouvoir une grande poulie beaucoup plus parfaite que celle de Lorient, 5°. Faire mouvoir des marteaux pour redresser en barres les vieux fers qui sont en usage dans cet immense arsenal. La rapidité avec laquelle j'ai fait ce mémoire ne m'a pas permis d'y donner tout le développement nécessaire. Il m'aurait fallu séjourner quelque temps à Brest, ce que la célérité de ma mission ne permettoit pas. Si vous donnez quelque suite à ces objets, vous voudrez bien me donner vos ordres pour me rendre à Brest ». Enfin, la fin de cette lettre nous donne aussi un nouveau et excellent témoignage des liens d'amitié qui unissent Pierre Lévêque et Jean-François Dulague, professeur d'hydrographie à Rouen, chez lequel Lévêque séjournera à de nombreuses reprises lors de ses tournées. Ces deux hommes sont d'ailleurs les auteurs de deux des meilleurs manuels de navigation de la fin du XVIIIe° siècle : le *Guide du navigateur* par Lévêque (Nantes, 1778) et les *Leçons de navigation*, par Dulague (Rouen, 1784).

Conclusion

Voilà une obscure fonction, celle d'examineur hydrographe de la Marine, éclairée de la meilleure manière. Ces lettres nous aident à mieux préciser et mieux comprendre comment s'articulent les débats autour de la formation des marins, et en particulier l'instruction scientifique des marins entre le XVIIIe et le XIXe siècle. Notons que certaines dispositions concernant la création d'écoles gratuites d'hydrographie seront reprises dans les années 1820-1830 lors des réformes successives de la Marine. Un gros travail de recherche reste à faire sur la mise en place et l'activité de toutes les écoles de la Marine depuis la Révolution jusqu'à la création des écoles de la Marine marchande au début du XXe siècle. Il nous reste par ailleurs à espérer une ouverture rapide et une mise à la disposition des chercheurs des archives privées de Gaspard Monge qui nous permettraient de préciser son action durant son cours ministère à la Marine.

[1] Voir Etienne Taillemite, 1986, « Le maréchal de Castries et les réformes de la Marine », *Chronique d'histoire maritime*, n°13, pp. 1-15. Michel Vergé-Franceschi, 1986, « Un enseignement éclairé au XVIIIe siècle : l'enseignement maritime dispensé aux gardes », *Revue historique*, 276/1, pp. 29-55. Michel Vergé-Franceschi, 1996, *La Marine française au XVIIIe siècle*, Paris, SEDES.

[2] E. Taillemite, 1986, op. cit., p.7.

[3] E. Taillemite, 1986, op. cit., p. 10.

[4] Voir Guy Boistel, 2003, Chronique n°51, juin 2003, pp. 48-54.

[5] Voir sa récente biographie par Pairault, François, 2000, Gaspard Monge. Le fondateur de Polytechnique, Paris, Taillandier. On se référera aussi à Gillispie, C., 1970, Dictionary of scientific biography, N.Y.

[6] Il est élu adjoint géomètre le 12 janvier 1780. Monge avait été pressenti comme correspondant de l'Académie le 11 mars 1772 et élu le 8 avril 1772. Il avait ainsi fait la connaissance de Castries en 1774.

[7] Cité par F. Pairault, 2000, pp. 42-43.

[8] Voir F. Pairault, 2000, op. cit., pp. 44-47, et pp. 54-57. Voir aussi Belhoste, Bruno, 1997, « Ecole du Génie de Mézières. L'alliance entre théorie et pratique », La Recherche, n° 300, juillet-août, pp. 40-45.

[9] Pièces imprimées, Archives Municipales de Nantes (AMN), R1.C43.

[10] Lamandé, P., 1990, « L'impact de la Révolution sur les sciences », in J. Dhombres, Un musée dans sa Ville. Sciences, industries et sociétés dans la région nantaise XVIIIe-XXe siècles, Rennes, Ouest-France Editions, pp. 120-151.

[11] Des exemplaires sont conservés aux Archives municipales de Nantes [AMN, R1.C43, dossier 7 (Ecole d'hydrographie. Généralités et législation, 1791-1916)].

[12] Imprimés n°1209 et n°1361, AMN, R1.C43, dossier n°7.

[13] Lamandé, Pierre, 1988-89, La mutation de l'enseignement scientifique en France (1750-1810) et le rôle des écoles centrales. L'exemple de Nantes, Sciences et Techniques en Perspective, Ire Série, vol. 15. Mazure soutient une thèse de mathématiques en janvier 1753. Il devient plus tard maître de mathématiques au collège de l'Oratoire d'Angers. Le 3 juillet 1793, avec d'autres anciens de l'Oratoire, Mazure est nommé professeur de Mathématiques du nouveau collège, l'Institut National (pp. 46-56). Cet Institut sera remplacé par l'Ecole centrale, après la création des écoles le 25 octobre 1795.

[14] Pour de plus amples détails, voir Yvert, Benoît, 1990, Dictionnaire des Ministres (1789-1989), Paris, Perrin.

[15] Voir le rapport préliminaire signé Monge, Compte rendu à la Convention Nationale par le Ministre de la Marine de l'état de situation de la Marine de la République, le 23 septembre de l'an premier, Paris, Imprimerie Nationale, 8 pp. [BNF, documents numérisés sur Gallica].

[16] Les extraits des lettres de cette correspondance sont donnés dans leur orthographe d'origine.

[17] Sans doute Pierre Lévêque fait-il allusion à la déclaration du 25 septembre 1792 par laquelle la Convention Nationale déclare que la République Française est une et indivisible. En 1792, la Constitution de 1791 est mise à mal par le veto du roi Louis XVI sur trois projets de lois votés en juin 1792 destinés à renforcer la défense de la France attaquée par l'ennemi. Cette crise se termine le 10 août 1792 par la chute du trône. La nouvelle constitution prend alors le nom de Convention Nationale. Les 21-22 septembre 1792, la Convention décrète à l'unanimité que la royauté est abolie en France [Godechot J., 1970, Les constitutions de la France depuis 1789, Paris, Garnier-Flammarion, pp. 69 et suiv.].

[18] Orthographe ancienne pour la Ville de Sète dans l'Hérault.

[19] Il s'agit bien sûr de la Constitution de 1791 ; voir Godechot, 1970, op. cit.

[20] Il sera remplacé par le P. Mazure puis par Antoine Rollin de la Farge [AMN, R1. C43, dossier 8, 1793 et 24 frimaire an II].

[21] Françoise Claude-Victoire Mornet épouse Pierre Lévêque le 12 novembre 1782 à Nantes en l'Eglise Saint-Nicolas [SHM Vincennes, dossier 1579].

[22] Pour des raisons obscures, aucune école d'hydrographie ne fonctionne entre Cherbourg et le Havre à cette époque. Toutefois, Pierre Lévêque précise plus loin que « L'école du Havre est fort bien tenue, j'ai été satisfait du progrès des élèves dans l'examen que j'y ai fait, et qui est constaté par le procès-verbal ».

[23] Voir une histoire similaire pour l'école de Frontignan au début du XVIIIe siècle, Guy Boistel, 1999, « Le problème des longitudes à la mer dans les principaux manuels de navigation français autour du XVIIIe siècle », Sciences et techniques en perspective, IIe série, 3, fasc. 2, pp. 253-284 et 265-266 en particulier.

[24] A. Doneaud du Plan, 1878, Histoire de l'Académie de Marine, Paris, Berger-Levrault et Cie [accessible sur Gallica].

[25] Pierre Lévêque était en relation avec l'Académie de Marine depuis 1774-75. Voir Guy Boistel, 2003, Chronique, n°51, pp. 48-54. Voir aussi ma thèse, Guy Boistel, 2001, L'astronomie nautique au XVIIIe siècle en France : tables de la Lune et longitudes en mer, Université de Nantes, partie II, chapitre 3, et partie III, chapitre 2, sur l'Académie de Marine et les travaux de Pierre Lévêque.