

Les officiers bretons dans la Marine du Directoire

Le 25 septembre 1795, lorsque la Convention se sépare pour céder la place au gouvernement du Directoire, la physionomie du corps des officiers de marine a bien changé depuis 1789. Les cinq années précédentes représentent le plus grand bouleversement qui ait jamais affecté la marine française : les nouvelles lois tout autant que la nécessité de combler les vides causés par l'émigration en masse des officiers ont apporté une énorme mutation d'hommes et d'idées. Le Directoire représente pour la marine une période de stabilisation, de « digestion » des principes nouveaux et des hommes nouveaux ; et ce tout en marquant un retour plus ou moins prononcé à beaucoup d'aspects de la marine royale avant 1789.

Nombreux à servir dans l'armée de mer avant la Révolution, les bretons le sont encore, et probablement dans des proportions comparables en 1795. Notre propos est ici d'étudier quelques aspects de cette population, et de déterminer dans quelle mesure elle suit la tendance générale de la marine du Directoire ou au contraire elle s'en écarte.

En préalable, il convient de souligner une caractéristique importante de la marine du Directoire, par opposition à celle de l'Ancien Régime et celle créée par la Législative : il s'agit de son caractère purement militaire.

Tous les officiers d'Ancien Régime en effet, mis à part ceux du « grand corps » c'est-à-dire passés par les compagnies des gardes-marine, avaient la possibilité de servir tantôt dans la marine militaire, tantôt dans la marine du commerce et ils utilisaient, nous le verrons, largement cette possibilité. La législative a accentué cet aspect en ouvrant encore plus largement les portes de la marine de l'État, y compris dans les grades élevés, aux marins venus du commerce. La volonté des législateurs était alors de créer une sorte de garde nationale maritime. Les lois des 2 et 3 brumaire an IV (24 et 25 octobre 1795) inaugurent une attitude totalement opposée.

Bien que les échanges entre marine militaire et marine du commerce soient théoriquement toujours possibles, ils sont rendus très difficiles. Même si les marins venus du commerce servent dans la marine de l'État au

cours de la période précédente sont pour la plupart conservés dans le grade qu'ils ont reçu, le recrutement se fait désormais par le grade d'enseigne de vaisseau, le moins élevé des grades d'officiers. Et la plupart des enseignes sont recrutés par concours chez les aspirants, jeunes gens qui apprennent le métier d'officier de marine en alternant des périodes de cours et des périodes de navigation sur les vaisseaux de l'État. Les grades suivants (lieutenant de vaisseau, capitaine de frégate, capitaine de vaisseau, chef de division, contre-amiral, vice-amiral) sont pourvus par la promotion, moitié au choix, moitié à l'ancienneté, des individus du grade immédiatement inférieur.

Le recrutement par concours avec des limites d'âge pour être aspirant puis promu enseigne de vaisseau a pour conséquence de réserver les grades d'officiers de la marine militaire aux jeunes gens ayant fait de solides études secondaires. Il ne s'agit plus du privilège de la naissance à proprement parler, encore que sous l'Ancien Régime, nous le verrons, les grades d'officiers n'étaient pas exclusivement réservés à la noblesse, tant s'en faut ; il s'agira désormais du privilège de la culture et de l'éducation. Dans la composition sociale du corps des officiers, la prépondérance appartient aux éléments issus de la bourgeoisie aisée et de la petite noblesse, ces mêmes catégories qui, en dépit des prétentions aristocratiques du « grand corps », fournissaient déjà la plupart des cadres de la marine royale.

Une autre caractéristique de la marine du Directoire est la stabilité législative. La période précédente (1791-1795) est en effet caractérisée par une activité législative intense et désordonnée, précédant le phénomène de l'émigration ou essayant de le pallier. Si l'on y ajoute les décisions prises par les représentants en mission dans les ports au coup par coup, parfois en contradiction avec les arrêtés du Comité de Salut Public, on comprendra que nul ne s'y reconnaissait et que tous aspiraient à un cadre législatif sûr. C'est chose faite avec les lois des 2 et 3 brumaire an IV qui organisent la marine de façon durable puisque les principales dispositions en seront gardées jusqu'à la fin de l'Empire.

Ce sont les premières lois révolutionnaires concernant la marine appelées à une telle longévité. Et l'on peut dire que cette stabilité législative est un facteur non négligeable du redressement de la marine, et en particulier du personnel officier, opéré sous le Directoire. Mais quels sont, après cinq ans de révolution, ces officiers qui composent les États-Majors du Directoire ?

Toutes les statistiques qui sont ici étudiées ont été calculées d'après les renseignements fournis par le dépouillement des dossiers personnels de tous les officiers du grade de vice-amiral à celui du lieutenant de vaisseau compris en service sous le Directoire, soit 1 400 personnes pour l'ensemble de la France et quatre cent soixante-dix-neuf pour les bretons. Sauf indication contraire, les renseignements portés dans cette étude sont donc

extraits de ces dossiers personnels classés par ordre alphabétique dans la série CC7 des Archives de la marine. Précisons enfin que seulement 1 200 dossiers environ nous sont parvenus et qu'ils sont de richesses très inégales, ce qui fait que pour bien des individus, nous n'avons que des renseignements très fragmentaires. C'est pourquoi le résultat de ces dépouillements est donné sous forme de pourcentages, et que ces nombres ne doivent pas être considérés comme définitifs mais qu'ils indiquent des tendances.

Les résultats concernant les officiers bretons seront systématiquement comparés avec les moyennes nationales, de façon à déterminer dans quelle mesure ils présentent un particularisme. Par ailleurs, la comparaison des cinq départements bretons entre-eux fait ressortir des différences intéressantes à analyser.

La donnée la plus facile à traduire en chiffres est celle de l'origine géographique, le critère retenu étant celui du lieu de naissance. Quelques exceptions d'individus nés dans une région d'où leur famille n'est pas originaire peuvent être relevées — citons l'amiral Durand de Linois, né à Brest en 1761 alors que de famille Tourangelle —, mais elles sont rarissimes et ne doivent pas avoir d'influence déterminante sur le sens des statistiques.

Les officiers originaires de Bretagne représentant 29 % de l'ensemble pour ne s'en tenir qu'aux quatre départements de la province administrative actuelle, soit près du tiers des effectifs totaux ; ce tiers est dépassé si l'on y ajoute la Loire-Atlantique (34 %).

*Répartition géographique des officiers nés dans un département maritime
(Total 90 %)*

Alpes-Maritimes	0,4 %
Bouches-du-Rhône	2,5 %
Calvados	1,4 %
Charente-Maritimes	11,2 %
Corse	0,3 %
Côtes-du-Nord	4,9 %
Finistère	10,1 %
Gironde	5,0 %
Hérault	1,0 %
Ille-et-Vilaine	6,9 %
Loire-Atlantique	4,8 %
Manche	8,0 %
Morbihan	7,5 %
Nord	2,9 %
Pas-de-Calais	1,2 %

Pyrénées-Atlantiques	2,5 %
Pyrénées-Orientales	0,1 %
Seine-Maritime	6,7 %
Somme	1,5 %
Var	6,9 %
Vendée	0,9 %
Colonies (Antilles, Québec, Iles de France et de Bourbon, Pondichéry)	2,5 %

Mais, si la province de Bretagne a fourni le plus fort contingent d'officiers à la marine du Directoire, aucun des départements qui la composent n'est le premier : le Finistère avec 10 % ne vient qu'en second derrière la Charente-Maritime (11 %) ; le Morbihan (7,5 %) est devancé par la Manche (8 %). Ces résultats devront être affinés par l'étude du milieu social, mais on peut d'emblée affirmer que ce bon « score » de la Charente-Maritime et de la Manche est le reflet de l'arrivée en plus grand nombre dans les grades de la marine militaire d'hommes issus de la bourgeoisie des ports de commerce et des ports militaires secondaires.

A l'intérieur des cinq départements bretons, le contingent du Finistère est de loin le plus nombreux avec cent quarante et un individus (soit 29 % des bretons) suivi par le Morbihan avec cent cinq (22 %) et l'Ille-et-Vilaine avec 97 (20 %). Les Côtes-du-Nord et la Loire-Atlantique sont nettement moins bien représentées : 69 et 67 individus respectivement (14 %). Ces chiffres permettent de mesurer l'influence du principal port du Ponant, Brest, et du port de la Compagnie des Indes, Lorient, sur la zone géographique du recrutement du personnel de la marine.

L'origine sociale est une donnée moins facile à exprimer en pourcentages, d'abord parce qu'elle se prête moins aisément aux classifications, ensuite parce qu'il nous faut souvent constater une grande imprécision dans les termes employés.

En préalable à l'étude du milieu socio-professionnel à proprement parler, remarquons qu'il reste environ cent soixante nobles chez les cadres de la marine du Directoire pour ne retenir que ceux dont la noblesse est certaine, et ce nombre peut-être augmenté avec vraisemblance, certains dossiers étant trop pauvres pour donner une certitude.

La prépondérance des bretons est sur ce point écrasante : la moitié des officiers nobles est originaire de Bretagne (78 sur 160). On trouve parmi eux quelques rejetons de grandes familles de marins de l'Ancien Régime : Charles Louis Mahé de La Bourdonnais, Godefroy de Trégomain, né à Montauban (Ille-et-Vilaine) et neveu de La Motte-Piquet.

La plupart sont de familles de petite noblesse, souvent de fraîche date, dont les membres se partagent entre la marine militaire, la magistrature et

le négoce maritime. Les Messieurs de Saint-Malo sont représentés par Malo Magon de La Villeaumont, né en 1760 à Saint-Malo, qui a navigué au commerce et comme officier auxiliaire pour l'État avant d'être promu lieutenant de vaisseau en 1796.

Le critère retenu pour définir le milieu socio-professionnel d'où est issu un officier est celui de la profession du père de l'intéressé. Ce renseignement est en général fourni par les extraits d'acte de baptême ou par les formulaires remplis par l'officier joints au dossier.

Deux groupes viennent très nettement en tête et caractérisent deux départements : le premier, celui des officiers appartenant à la bourgeoisie commerçante des ports ; le second, celui des fils d'officiers de la marine militaire ou de l'armée de terre, et de la compagnie des Indes.

Dans la première catégorie sont regroupés tous ceux dont le père est capitaine au commerce, armateur ou négociant, soit 27 % des officiers bretons, alors que la moyenne nationale est à 34 %. Ces trois professions ne sont bien souvent qu'une seule, ce qui les rend impossible à distinguer : «... marin et depuis 1783 négociant» (père de Pierre Nouvel, né à Saint-Malo en 1769), «négociants et marins» (parents de Guillaume Marquay, né au Port-Louis en 1756), «capitaine du commerce et négociants» (parents d'Armand Le Bigot, né à Bréhat en 1769).

Des cinq départements bretons, la Loire-Atlantique vient en premier, et ce n'est pas pour étonner. 38 % des officiers bretons issus de ce milieu d'armateurs et capitaines pour le commerce sont nés en Loire-Atlantique. Ainsi Laurent Feillet, né à Nantes en 1740, dont le père est «marchand et capitaine de navire et le parrain négociant» ; le père de Jean Bridon, né au Cellier (44) en 1744, «armateur de la ville de Nantes».

La seconde catégorie est celle des fils d'officiers, de la marine royale la plupart du temps, auxquels nous avons rattaché les fils d'officiers de la Compagnie des Indes, bien que ces derniers appartiennent à proprement parler à la marine marchande.

Mais les liens des officiers de la Compagnie sont beaucoup plus forts avec ceux de la marine de l'État qu'avec les marins du commerce. Recrutés dans les mêmes familles, officiers de la Compagnie et de la marine royale sont proches par leur mode de vie et passent souvent de l'une à l'autre, ce qui ne permet pas de les classer séparément. Ainsi, le père de Louis Jérôme Dujonc de Boisquenay, né au Port Louis en 1765, est d'abord qualifié de «capitaine de vaisseau de la Compagnie», ensuite de «lieutenant de vaisseau du Roy».

Les fils d'officiers de carrière représentent donc 24 % des effectifs bretons des officiers de marine du Directoire. Ce résultat est nettement supérieur à la moyenne nationale qui est à 14 %. Ce trait est une caractéris-

tique héritée de la marine d'Ancien Régime, à laquelle nombre de familles bretonne fournissaient de façon héréditaire les cadres dont elle avait besoin. Citons les deux frères Denis Fustel de Coulanges et Joseph Fustel de La Villehoux, nés à Brest en 1752 et 1755, dont le père était « lieutenant de vaisseau du Roy »; Jean Vincent de Sanguinet, né à Lorient en 1746, dont le père était « capitaine de frégate, chevalier de Saint-Louis »; Pierre de Quérangal, né à Lorient en 1758, fils d'un « lieutenant de vaisseau du Roy ». Quant au père de Joseph de Kergariou, né à Quimper en 1775, il était maréchal de camp; celui de Mathieu Le Dall de Tromelin, né à Brest en 1739 et contre-amiral en 1793, mousquetaire de la garde du Roi. Les plus nombreux de cette catégorie sont nés dans le Morbihan: vingt-trois individus sur cinquante-huit, dont dix-sept fils d'anciens officiers de la Compagnie des Indes, et quinze dans le Finistère. Parmi eux, Louis de Solminiac, né à Lorient en 1768, dont le père était capitaine de vaisseau de la Compagnie, comme celui de Guillaume Proteau, né à l'île de Groix, comme celui de Gilles Prévôt de La Croix, né à Lorient en 1762. Jean-Charles Jourdanet, né à Lorient en 1775, a commencé à naviguer avec son père, officier de la compagnie. François Bouvet de Précourt, né à Lorient en 1753, accomplit également ses premiers voyages pour la compagnie sur un bâtiment commandé par son père, capitaine de vaisseau de la compagnie, Enseigne de vaisseau en 1782, lieutenant de vaisseau en 1786, capitaine de vaisseau en 1793, il est contre-amiral en 1793.

La catégorie qui arrive ensuite dans l'ordre d'importance décroissant est-elle aussi supérieure à la moyenne nationale: 10 % des officiers bretons sont fils de magistrats (contre 7 %), auxquels peuvent être rattachés socialement parlant les fils d'officiers des différentes administrations, soit 5 % (contre 3 % à l'échelle nationale).

Dans cette catégorie, comme dans la précédente, les nobles sont nombreux. Le père de Guy Gérard de La Coudraye, né à Rennes en 1765, est receveur des domaines comme celui de Pierre Gicquel Des Touches, né à Saint-Enogat en 1770. Celui de Joseph de Kerilliau, né à Vannes en 1747, est avocat au Parlement de Bretagne, celui de Jacques Angers, né à Dinan en 1766, receveur général des fermes de Bretagne.

Toutes ces catégories que nous venons de décrire ont cependant entre elles des liens beaucoup plus étroits que ne le laisseraient penser les classifications que nous avons établies. L'examen des actes de baptême qui se trouvent en tant que justificatifs d'état civil dans les dossiers personnels est à cet égard très intéressant lorsque sont mentionnées les professions du père et du parrain du futur officier: le père de Claude Blain des Cormiers, né à Nantes en 1744, est capitaine de vaisseau de la Compagnie des Indes, son parrain avocat, sa marraine épouse d'un négociant. Celui de Louis Dessaudrais ou Des Saudrais, né à Saint-Malo en 1742, est capitaine de vaisseau, son parrain avocat au Parlement. Le père d'Antoine Henry de

La Blanchetais, né à Lorient en 1766, «négociant et armateur», son parrain «capitaine du port»; le père de Toussaint Quimper, né à Saint-Germain de la Mer en 1765 est «capitaine de navire», son parrain «avocat au Parlement». De même, à la rubrique «profession de ses parents» sur la feuille de renseignements exigée par le Comité de Salut Public, Fidèle Palière, né à Nantes en 1770 a noté: «la marine, le barreau et militaire»; Guillaume de Bruilhac, né à Rennes en 1766: «dans le commerce et marins»; Étienne Rabasse, né à Châteauneuf (35) «notaire et marins»; «hommes de loi et marins» écrit Charles Gautier, né à Ploermel en 1760.

Le nombre de fils d'officiers marinières ou de matelots, de l'État ou du commerce, la distinction étant impossible, à établir, est aussi supérieure à la moyenne nationale: 10 % contre 5 %, soit vingt-cinq dont onze nés dans le Finistère.

Les fils d'ouvriers ou de petits artisans sont en revanche deux fois moins nombreux qu'à l'échelle nationale: 7 % contre 13 % soit dix-huit dont dix nés dans le Finistère. Signalons enfin pour terminer les trois officiers venus du monde paysan.

Les officiers issus d'un milieu populaire sont donc nés en majorité dans le Finistère, comme Sébastien Pichot, natif de Brest, dont le père était cordonnier et «parents maternels tous laboureurs». Cela est à rapprocher du nombre relativement élevé d'anciens matelots et officiers marinières promus officiers à la faveur de la Révolution et originaires de ce département comme nous le verrons.

Ce décalage constaté sur les proportions respectives des diverses catégories socio-professionnelles entre les bretons d'une part, et l'ensemble de la France d'autre, tient aux mêmes causes que celui constaté sur le nombre de nobles. Ces proportions, en ce qui concerne les officiers bretons, semblent légèrement plus proches de la situation de l'Ancien Régime où les États-majors de la marine étaient principalement recrutés dans la petite noblesse et la bourgeoisie des grands ports de guerre. Est-ce à dire que l'émigration et les destitutions ont plutôt moins frappé les bretons? La raison en est plutôt à chercher dans le fait que, bien que cette proportion n'ait jamais été exactement calculée, les bretons étaient très nombreux dans la marine royale, si bien que le nombre des «rescapés» en est plus élevé que pour d'autres régions. Et c'est le nombre de ces «rescapés» qui atténue quelque peu la proportion des catégories nouvellement arrivées dans la marine.

Le second aspect sous lequel nous allons analyser la composition du corps des officiers de la marine du Directoire concerne les différentes formations des officiers. Ils ont commencé à naviguer dans des circonstances et dans des grades très divers, et le profil de carrière diffère beaucoup d'un individu à l'autre. Il est cependant un point commun à

pratiquement tous ces hommes, les bretons comme les autres : ils ont commencé à naviguer très jeunes. Il n'est pas rare d'en rencontrer qui ont été mousse dès l'âge de dix ans. Et ce, quelque soit le milieu social. Ils ont aussi, pour la plupart, commencé à naviguer bien avant la révolution. Et les différentes formations qui peuvent être remarquées chez les officiers de la marine du Directoire correspondent grosso modo aux différentes catégories de marins à qui la Législative puis la Convention ont successivement fait appel pour constituer les États-majors de la République :

- rescapés de l'ancien « grand corps » et officiers des grades dits intermédiaires de la marine royale ;
- officiers du commerce qui avaient ou non déjà servi comme officiers auxiliaires dans la marine royale ;
- pilotes, sous-officiers et matelots.

C'est pourquoi convient-il de définir brièvement ces différentes catégories.

A la fin de l'Ancien Régime, les États-majors de la marine royale sont composés de trois catégories d'officiers différents par leur origine, leur formation et leur carrière. Les officiers « du grand corps » ou « rouges », tous nobles et formés dans les compagnies de Gardes-marine, en constituent les éléments normaux avec les volontaires et officiers des « grades intermédiaires » (lieutenant de frégate, capitaine de flûte, capitaine de Brûlot, réunis en 1786 sous la dénomination commune de sous-lieutenant de vaisseau). Ces derniers ne sont soumis à aucune condition de noblesse mais n'accèdent qu'exceptionnellement aux grades élevés. Ce nombre, insuffisant même en temps de paix, est renforcé, surtout en temps de guerre, par l'appoint d'officiers auxiliaires ou « bleus ». La distinction entre ces trois types d'officiers vient du fait que les deux premiers sont « du Roy » et reçoivent leur charge par brevet ; les seconds n'appartiennent pas à la marine royale mais y servent pour une durée limitée et correspondent à ce que nous appelons des agents contractuels.

Quant aux officiers du commerce, ils doivent pour être reçus capitaine au long cours justifier d'un temps de navigation sur les bâtiments de la marine royale, temps qu'ils accomplissent comme matelots ou, le plus souvent, comme officiers bleus ou auxiliaires.

Après les réformes révolutionnaires qui ont ouvert toutes grandes les portes de la marine de l'État aux marins du commerce, et la nécessité dans laquelle le gouvernement s'est trouvé de leur faire appel pour combler les vides dûs à l'émigration, la composition des États-majors a bien changée. Notons d'abord qu'il ne reste que dix officiers bretons passés par les compagnies des gardes-marine, soit environ 2 %. Dans la mesure où des chiffres aussi faibles peuvent être significatifs, il est cependant intéressant

de noter que la moyenne nationale est à 4 %. Cet élément est à rapprocher du nombre de nobles, beaucoup plus élevé, ce qui indique, si cela était encore à prouver, que la noblesse n'entraînait pas obligatoirement le passage par les gardes-marine. C'est surtout vrai pour la noblesse bretonne, et la raison en est très simple : l'entretien d'un garde est en grande partie à la charge de ses parents, et c'est une lourde charge financière que bien des familles n'ont pas les moyens d'assurer. Ainsi, en 1785, M. de Bourbon écrit une lettre de recommandation au maréchal de Castries, secrétaire d'État à la Marine, en faveur de deux frères, Joseph et Guillaume de Bruilhac, tous deux nés à Rennes en 1760 et 1766, l'un officier auxiliaire, l'autre volontaire dans la marine royale : ... « ces deux gentilshommes, dont la fortune ne leur a pas permis de solliciter l'entrée au service par le grade de garde-marine, désireraient obtenir le brevet de lieutenant de frégate... Ce sont des gentilshommes bretons, ils sont pauvres... ». Même situation pour Claude Gourio, né à Plouguer-Carhaix en 1754, qui « a le malheur d'être sans fortune mais est d'une naissance distinguée en Bretagne ». Parmi les officiers formés chez les gardes-marine, citons Mathurin Rémi de Bedeau, né à Oudon (44) en 1763, garde-marine en 1781, lieutenant de vaisseau en 1792, capitaine de vaisseau en 1793. Et Alain Dordelin ou d'Ordelin, né à Lorient en 1764, qui a commencé à naviguer pour le commerce en 1771. Garde-marine en 1779, enseigne de vaisseau et lieutenant de vaisseau en 1780, capitaine de vaisseau en 1793, chef de division en 1796, contre-amiral en 1799.

Une autre catégorie d'officiers de la marine royale, les officiers des grades dits intermédiaires, a fourni un contingent important des cadres en service en 1795 : elle représente en effet 33 % des effectifs totaux, et les bretons ne s'écartent pas de la moyenne nationale. Cette catégorie se recrutait dans la noblesse et dans la bourgeoisie maritime. Les grades intermédiaires sont au nombre de trois : lieutenant de frégate, capitaine de flûte et capitaine de brûlot. Ils sont établis « pour attacher à la marine royale les capitaines du commerce valeureux » et des « jeunes gens de bonne famille » et « pour acheminer même aux grades du grand corps ceux qui se distinguent encore d'avantage » (1). Ceux qui étaient trop jeunes pour avoir une expérience comme officier du commerce étaient d'abord embarqués comme volontaires. Par une ordonnance de Castries de 1786, tous ces grades intermédiaires sont refondus en un seul, celui de sous-lieutenant de vaisseau. Ainsi, les deux frères de Bruilhac qui, nous l'avons vu, n'avaient pas assez de fortune pour servir comme gardes-marine, ont obtenu un brevet de sous-lieutenant de vaisseau, l'un en 1786, l'autre en 1789. Et Claude Gourio est lieutenant de frégate en 1781. Nous pour-

(1) Bibliothèque historique de la marine, ms. 2344 « Mémoires sur la marine » copies de documents provenant de M. Blouin, premier commis de la marine, rédigé en mars 1772, f° 193 v°.

rions multiplier les exemples d'officiers du Directoire qui ont servi avant la Révolution dans la marine royale comme lieutenant de frégate et/ou sous-lieutenant de vaisseau. Citons-en quelques uns : Guillaume Marquès de La Maillardière, né à Plouescat en 1763, a commencé à naviguer pour l'État en 1777 comme volontaire. Lieutenant de frégate pour la campagne en 1780, il est titularisé comme sous-lieutenant de vaisseau en 1786 et promu lieutenant de vaisseau en 1792 et capitaine de vaisseau en 1797. Jean-François Bruneau de La Souchais, né à Saint-Herblain en 1755, a commencé à naviguer comme pilotin puis officier pour le commerce. Lieutenant de frégate pour la campagne en 1781, il est lieutenant de frégate « en pied » en 1784, sous-lieutenant de vaisseau en 1787, lieutenant de vaisseau en 1792, capitaine de frégate en 1796, capitaine de vaisseau en 1798. Pierre Girodroux, né en 1740 à Saint-Malo, a commencé à naviguer en 1757 pour la compagnie des Indes comme pilote. Officier pour le commerce, reçu capitaine au long cours, il sert comme lieutenant de frégate pendant la guerre d'Amérique, est titularisé dans ce grade et sous-lieutenant en 1786. Il est promu lieutenant de vaisseau en 1794. Jean-Philippe Blandin, né au Conquet en 1743 a été successivement mousse, matelot, pilote et officier pour le commerce. Il a servi dans la marine royale comme pilote en 1779 avant d'être reçu capitaine au long cours, puis est revenu dans la marine royale en 1784 dans le grade de capitaine de flûte. Sous-lieutenant de vaisseau en 1786, lieutenant de vaisseau en 1792, capitaine de frégate en 1796. Jean-Vincent de Saguinet, né à Lorient en 1746, a commencé à naviguer comme volontaire et officier sur les bâtiments de la compagnie des Indes. Lieutenant de frégate en 1778, sous-lieutenant de vaisseau en 1786, il est promu lieutenant de vaisseau en 1792.

Quelques officiers marinières et pilotes de la marine royale accèdent par les grades intermédiaires au statut d'officier, comme Jean-Baptiste Berthelot, né en 1731 à Brest, matelot, pilotin, aide, second et premier pilote, lieutenant de frégate en 1778, sous-lieutenant de vaisseau en 1787, lieutenant de vaisseau en 1792, capitaine de frégate en 1796. A quelques exceptions près, tous ces sous-lieutenant de vaisseau ont été promus lieutenant de vaisseau en 1792. Ils forment la première « fournée », si l'on peut s'exprimer ainsi, des officiers destinés à remplir les vides causés par l'émigration en masse des cadres de la marine royale.

Leur avancement s'en est trouvé précipité sous la Révolution et quelques-uns ont accédé ainsi à des grades d'officiers généraux, comme Jean-Baptiste Bompart, né à Lorient en 1757, volontaire en 1776, lieutenant de frégate auxiliaire en 1779, sous-lieutenant de vaisseau en 1787, lieutenant de vaisseau en 1792, capitaine de vaisseau en 1793, chef de division en 1796, contre-amiral en 1799, ou Corentin de Leissègues, né à Hanvec en 1758, volontaire, officier auxiliaire, lieutenant de frégate en

1780, sous-lieutenant de vaisseau en 1786, lieutenant de vaisseau en 1792, capitaine de vaisseau et contre-amiral en 1793. Tous ces officiers des grades intermédiaires n'atteignaient en effet que très rarement le grade de lieutenant de vaisseau, grade qui leur permettait d'entrer dans le « grand corps » et de prendre rang avec les officiers sortis des gardes. Nous pouvons cependant citer à nouveau le cas de Claude Gourio, né à Plougher-Carhaix en 1754, qui a franchi toutes les étapes jusqu'à devenir lieutenant de vaisseau en 1786: volontaire, lieutenant de frégate auxiliaire, lieutenant de frégate « en pied », capitaine de Brûlot. Il est promu capitaine de vaisseau en 1793, chef de division en 1797.

La troisième catégorie est celle que constituent les anciens officiers auxiliaires ou « bleus » qui se retrouvent eux aussi en grand nombre dans la marine de la Révolution, et au sujet desquels de nombreuses erreurs ont été prononcées en raison du caractère particulier de leur statut. Jacques Aman, dans une étude récente (2), a fait le point sur cette question, et la définition qu'il donne de ces officiers a été adoptée par la commission qui procède à la rédaction du Nouveau Glossaire Nautique d'Augustin Jal. La voici: « dans le courant du XVIII^e siècle, l'expression « officier bleu » désignait souvent des gens de mer, reçus ou non capitaines marchands, ainsi que des officiers de la marine royale, servant volontairement et à titre temporaire en qualité d'officiers subalternes sur les bâtiments du Roi. N'étant pas pourvus des brevets, comme les officiers en pied, ils n'avaient pas de grade dans le corps de la marine dont ils ne faisaient pas partie: la plupart d'entre eux retournaient ensuite à leurs activités antérieures. Certains, toutefois, entraient dans la marine royale, généralement par la grade, dit intermédiaire ou du petit état, de lieutenant de frégate, souvent accordé pour la seule durée d'une campagne, parfois ensuite à titre définitif. L'avancement pouvait leur permettre l'accès à un autre grade de même nature, celui de capitaine de brûlot, et même à celui de lieutenant de vaisseau. Dans quelques cas, assez exceptionnels avant la Révolution, d'anciens officiers bleus ont terminé leur carrière avec une commission de capitaine de vaisseau ».

A la fin de l'Ancien Régime, le terme d'« officier auxiliaire » tend à prévaloir sur celui d'officier bleu. 32 % des officiers encore en service sous le Directoire ont servi comme officier auxiliaire dans la marine royale, la plupart pendant la guerre d'Amérique, et là encore les bretons ne s'écartent pas des moyennes nationales. Ces officiers auxiliaires proviennent de trois sources principales:

— les candidats au titre de capitaine marchand qui doivent justifier de neuf mois de navigation pour l'État. Ils les accomplissent dans une

(2) « Les officiers bleus dans la marine française au XVIII^e siècle » de Jacques Aman, Genève, librairie Droz, 1976.

situation bien supérieure que lorsqu'ils sont embarqués comme officiers mariniers, voir comme simples matelots. Ici encore, les exemples pourraient être multipliés. Citons simplement Jean-François Passart de Kervez, né à Nantes en 1758, mousse, novice et officier pour le commerce; il sert comme officier auxiliaire en 1777 avant d'être reçu capitaine au long cours, et rejoint la marine de l'État en 1793 avec le grade de lieutenant de vaisseau. Il est promu capitaine de frégate en 1796.

— les capitaines reçus devant l'Amirauté; leur nombre est cependant très faible.

— la troisième source, assez importante celle-là, est constituée par les officiers mariniers de la marine royale, en particulier les pilotes dont les connaissances peuvent les rendre aptes à exercer les fonctions d'officiers. Ainsi Julien Donwal (ou Donval), né à Brest en 1746, qui a été successivement mousse, matelot, timonier, aide, second et premier pilote pour l'État avant de servir comme officier auxiliaire, lieutenant de vaisseau en 1792, capitaine de frégate en 1796.

A côté de tous ces hommes qui ont, à un moment ou à un autre, servi comme officier dans la marine royale, d'autres ont aussi accédé au statut d'officier de la marine militaire qui n'ont aucune expérience dans cette fonction. Il y a d'abord ceux qui sont trop jeunes pour avoir servi avant la Révolution. Mais ils sont peu nombreux dans la marine de 1795 à avoir atteint le grade de lieutenant de vaisseau. Leur promotion à ce grade se situe en général en 1796 et 1797. Par exemple, Guillaume Proteau, né en 1772 à l'Isle de Groix, a commencé à naviguer en 1793 comme aspirant. Enseigne de vaisseau en 1794, il est promu lieutenant de vaisseau en 1796, capitaine de frégate en 1799, capitaine de vaisseau en 1803. Il y a surtout les officiers du commerce qui n'ont rejoint la marine de l'État qu'avec la Révolution, mis à part pour certains les quelques mois qu'ils ont dû passer dans la marine royale pour être reçus capitaine au long cours et qu'ils ont accomplis comme pilote ou matelot. Ils ont pour la plupart été promus lieutenant de vaisseau par les Représentants en Mission dans les ports de guerre en 1793 et 1794, comme certains officiers mariniers ou pilotes. Ce sont ces promotions d'hommes qui n'avaient aucune expérience du commandement d'un bâtiment de guerre, «les officiers du maximum», qui ont été tellement critiquées en raison des mauvais résultats obtenus. Bien des erreurs de recrutement ont été rectifiées sur le champs par le renvoi d'incapables. Et, le premier élan passé, beaucoup de ces officiers venus du commerce ne se sentent pas enclins à s'installer dans la routine d'un état militaire, et ce sentiment provoque des démissions en masse au début du Directoire. Certains de ces démissionnaires se rendent compte qu'ils n'ont ni les aptitudes, ni les connaissances nécessaires à une carrière dans la marine militaire. Ainsi, le lieutenant de vaisseau Peyrusset demande sa démission car «s'étant toujours livré au commerce, il n'a point fait d'études dans la marine militaire et s'y croit fort peu propre». On peut dire que ce

phénomène spontané contribue à l'épuration en douceur des éléments les moins aptes arrivés aux grades d'officiers à la faveur — et sous la nécessité — de la crise révolutionnaire. Un bon nombre d'entre eux a également dû partir, n'étant pas compris dans « l'Organisation » de l'an IV, ou liste générale de tous les officiers dressée en exécution de la loi du 3 brumaire an IV. Le vice-amiral Morard de Galles commandant des forces navales de l'Océan en 1796, exprime l'avis que « à l'égard du peu de connaissances que ces officiers annoncent avoir dans l'art militaire et en convenant qu'ils se rendent justice, lorsque des officiers servent avec dégoût, il est impossible qu'ils servent bien, et que la République ne fait pas une grande perte en les laissant aller » (3).

L'ensemble des officiers bretons ne diffère pas, nous l'avons vu, de la moyenne nationale. Il existe cependant des différences notables entre les cinq départements, que ce soit dans la formation des officiers ou dans la date de leur promotion au grade de lieutenant de vaisseau, et qui méritent d'être relevées :

	Moyenne nationale	Départements				
		44	56	29	22	35
ont navigué comme officier pour le commerce	81 %	94 %	72 %	36 %	83 %	83 %
ont servi comme officiers auxiliaires	32 %	27 %	29 %	27 %	29 %	35 %
ont servi dans un grade intermédiaire	32 %	26 %	40 %	37 %	30 %	31 %

promus lieutenants de vaisseau en :

— 1792	17 %	6 %	24 %	44 %	13 %	20 %
— 1793-1795	57 %	63 %	45 %	29 %	67 %	61 %
— 1796-1799	21 %	24 %	21 %	21 %	17 %	15 %

Seules les promotions dont la date précise est connue ont été retenues. Ces nombres indiquent donc des tendances et non un résultat définitif. Ces tendances sont cependant intéressantes : elles indiquent d'abord une différence fondamentale entre les départements dont le port principal est un

(3) Marine CC1 12 f° 45

port de guerre — Brest, et dans une moindre mesure, Lorient — avec ceux dont le port principal est essentiellement un port de commerce, Nantes et Saint-Malo. A cet égard, la faible proportion d'homme ayant navigué pour le commerce et originaires du Finistère est révélatrice, tout comme l'écrasante majorité que représente cette catégorie dans la Loire-Atlantique. Ce qui fait l'originalité du contingent originaire du Finistère est le grand nombre de ceux qui n'ont jamais été officier avant la Révolution, ni pour l'État, ni pour le commerce : un peu plus de 20 %.

Ainsi Jean-Marie Calvez, né à Brest en 1760, mousse, novice, timonier, aide, second et premier pilote avant d'être promu enseigne de vaisseau en 1792 et lieutenant de vaisseau en 1795. Patrice Desplanches, né à Brest en 1751, mousse, novice, matelot, gabier, quartier maître, bosseman, maître d'équipage pour l'État, enseigne de vaisseau en 1792, lieutenant de vaisseau « par le ministre sur le choix des représentants du Peuple à Brest le 26 brumaire an II » (16 novembre 1793). Ces deux exemples sont caractéristiques car ils représentent les deux carrières types de cette catégorie d'officiers : les anciens officiers marinières d'une part, les pilotes d'autre.

La caractéristique globale du Finistère est le fait que la très grande majorité des officiers en service sous le Directoire et originaires de ce département étaient déjà au service de la marine de l'État, dans quelques grade que ce soit, en 1792. Cela explique, d'ailleurs, le nombre important des promotions au grade de lieutenant de vaisseau à cette date. Le Morbihan présente cette même caractéristique avec une particularité, celle des anciens officiers de la Compagnie des Indes (28 %). Officiers du commerce par définition, ces derniers ont beaucoup plus souvent que les autres officiers marchands navigué pour l'État qui faisait largement appel à eux en cas de nécessité. Les officiers de la marine royale et de la Compagnie des Indes appartenaient, nous l'avons vu, aux mêmes familles. Beaucoup d'officiers de la Compagnie sont entrés dans la marine de l'État bien avant la Révolution, en qualité d'officier bleu et/ou avec un brevet de lieutenant de frégate ou de capitaine de brûlot. Ainsi Jean-Marie Renaud né en 1753 à Lorient, pilotin, pilote et officier pour la Compagnie, officier auxiliaire en 1778, lieutenant de frégate en 1784, sous-lieutenant de vaisseau en 1786, il est promu lieutenant de vaisseau en 1782, capitaine de frégate en 1796, capitaine de vaisseau en 1797.

Les trois autres départements présentent des caractéristiques toutes différentes. En schématisant, nous pourrions dire qu'il s'agit des départements dont l'activité maritime était tournée exclusivement vers le commerce, par opposition au Finistère et au Morbihan dont l'activité était exclusivement pour l'un, dans une proportion notable pour l'autre, militaire. Les chiffres nuancent cette explication rapide : nous pouvons voir que les anciens officiers bleus sont presque aussi nombreux en pourcentage

à être nés en Ille-et-Vilaine, dans les Côtes-du-Nord ou la Loire-Atlantique, que dans le Morbihan et le Finistère.

Plus significatif est le nombre proportionnellement moins élevé d'anciens officiers des grades intermédiaires qui appartenaient, eux, à la marine de l'État. Les dates des promotions au grade de lieutenant de vaisseau sont à rapprocher du grand nombre d'officiers venus du commerce : la plupart de ces derniers ont rejoint la marine militaire en 1793-1795.

Il est à remarquer que, si les officiers bretons représentent le tiers des effectifs totaux, lorsqu'on ne considère que ceux qui ont dépassé le grade de capitaine de vaisseau, c'est-à-dire les chefs de division, contre-amiraux et vice-amiraux, les bretons en constituent plus de la moitié : trente-sept sur soixante-sept, dont quatorze originaires du Morbihan, quatorze du Finistère, et trois pour chacun des autres départements. Cette répartition est liée au caractère plus militaire du recrutement de ces deux départements que nous avons souligné. De plus, l'étude de la formation de ces officiers généraux révèle les mêmes caractères précédemment décrits en plus accentués : la moitié d'entre eux a navigué comme officier pour le commerce, la moitié également comme officier de la marine royale en qualité d'auxiliaire, et les trois quart ont reçu un brevet de lieutenant de frégate ou sous-lieutenant de vaisseau. Comme carrière type, citons celle de Louis Mallez, né à Lorient en 1756. Il a commencé à naviguer en 1769 comme officier de la Compagnie des Indes. Officier auxiliaire dans la marine royale en 1778, capitaine de brûlot en 1782, lieutenant de vaisseau en 1786, capitaine de vaisseau en 1793, il termine sa carrière dans le grade de chef de division qui lui est accordé en 1796. Il est à noter que dix de ces officiers ont été promus lieutenant de vaisseau avant la Révolution ; cette promotion, normale pour deux d'entre eux passés par les gardes-marine, signifie que les huit autres ont été distingués sous l'Ancien Régime car cet accès des officiers des grades intermédiaires aux grades du « grand corps » était sinon exceptionnel, du moins assez rare.

Alors que la proportion d'officiers anciens gardes-marine est de 20 % à l'échelle nationale à avoir dépassé le grade de capitaine de vaisseau, ils ne sont que deux, soit 5 % chez les bretons, dont Kerguelen, mis à la retraite dès 1796. La proportion de ceux qui sont passés par les grades intermédiaires est en revanche beaucoup plus importante chez les bretons : les trois quart contre la moitié. La proportion de nobles est la même dans les deux cas.

Pourquoi cette plus forte proportion de bretons dans les grades élevés ? La raison en est probablement que les officiers bretons étaient très nombreux dans la marine d'Ancien Régime, et dans toutes les catégories. Or, les grades élevés sont confiés de préférence à des hommes qui ont une expérience de la marine militaire en tant qu'officier. Et nous pourrions

ajouter : une expérience familiale : sept d'entre eux sont fils d'officiers de marine, sept autres d'officiers de la Compagnie des Indes. Cela est d'ailleurs aussi vrai chez les familles nobles que chez les roturiers : citons le contre-amiral Nielly : les services de ses ancêtres dans la marine militaire remontent à 1632. Contrairement à l'armée de terre qui a connu à la même époque les promotions fulgurantes de jeunes généraux sortis du rang, il ne se trouve pas dans la marine d'hommes entièrement nouveaux aux grades élevés. C'est en effet que l'on ne s'improvise pas marin, et les hommes placés aux postes de responsabilité ont dans leur grande majorité reçu une formation d'officier dans l'ancienne marine royale. Une exception cependant mérite d'être soulignée : Jean-Baptiste Philibert Willaumez, né en 1761 à Belle-Ile en mer, qui a commencé à naviguer pour l'État comme pilotin. Timonier, aide puis premier pilote en 1778, il navigue comme officier au commerce à partir de 1784. Il rejoint la marine de l'État en 1791 comme enseigne et fait partie de l'expédition d'Entrecasteaux à la recherche de La Pérouse. Lieutenant de vaisseau en 1792, capitaine de vaisseau en 1795, chef de division en 1799, contre-amiral en 1805, il prend sa retraite avec le grade de vice-amiral en 1819. Cet officier avait des connaissances théoriques et une culture scientifique très étendues ainsi qu'un sens marin développé. Commandant le vaisseau le Pluton en 1795, il fait des essais d'installations, d'aménagement, d'arrimage et de gréement qui sont ensuite adoptés sur tous les bâtiments de guerre.

Avant de conclure ce bref aperçu concernant les officiers bretons dans la marine du Directoire, il paraît intéressant d'essayer de déterminer leurs convictions politiques. Le Directoire est une période agitée de ce point de vue, et les affaires à caractère politique tiennent une place importante dans les dossiers personnels. Il faut cependant remarquer d'emblée que toutes ces affaires ne reproduisent pas exactement le schéma de la vie politique d'alors, partagée entre tendance jacobine et tendance royaliste. Il n'est pas douteux que, si la marine penche d'un côté, c'est du second. Mais il s'agit plus de sympathie que d'engagement politique à proprement parler. A vrai dire, surtout en Bretagne, les défenseurs déterminés de la monarchie ne se trouvent pas dans les armées de la République. Beaucoup d'officiers ont été inquiétés au moment de la Terreur, en particulier les nobles « destitués par mesure de sûreté générale le 10 frimaire an II (30 novembre 1793) comme ci-devant noble ou présumé tel ». La plupart ont été mis en prison ou contraints de se retirer à vingt lieues à l'intérieur des terres, mais ont été relâchés et rappelés au service (« mis en réquisition » comme Alain Leveyer de Belaire, né au Port Louis et ancien gardemarine) après le 9 thermidor. A ce moment d'ailleurs ont été renvoyés de la marine les terroristes les plus notoires, comme par exemple tous les officiers membres du tribunal révolutionnaire de Brest.

On peut affirmer que tous les adversaires déclarés de la République

ont été écartés avant le Directoire, et il n'y a pas, à cette époque, d'exemple de réintégration d'un officier de retour d'émigration, les lois sur les émigrés étant toujours en vigueur et appliquées dans la marine. De plus, l'article 15 de la loi du 3 brumaire an IV (25 octobre 1795) qui réorganise la marine suspend « tout officier qui n'était pas en activité le 15 germinal dernier » (4 avril 1795). Les seules dérogations connues sont en faveur d'officiers qui, destitués sous la terreur, ont déjà été réintégrés mais plus tard que le 15 germinal, et qui, aux termes de la loi, se trouvent suspendus de leurs fonctions. L'examen des dossiers personnels et de la série CC1 des archives de la marine (bureau des officiers militaires) permet d'être tout à fait formel : contrairement à ce qui a souvent été affirmé, il n'y a aucune réintégration d'officier de marine rentrant d'émigration dans la marine du Directoire.

Mais il n'empêche qu'aux yeux du gouvernement, et probablement avec raison, le péril royaliste est beaucoup plus dangereux dans la marine que le péril jacobin. La preuve en est l'acquittement au début du Consulat de Rivoire de Saint-Hypolite. Cet officier de marine, arrêté le 28 janvier 1801 à Calais avec de faux papiers et de l'argent anglais, est traduit devant une cour martiale à Brest. Le jury, composé d'officiers de marine, le déclare « convaincu des faits mais non criminel » et l'acquitte à l'unanimité.

Les idées politiques des officiers sont donc surveillées par les autorités, civiles plus souvent que militaires. Par exemple, le Consul de France à Cadix se plaint de la conduite du lieutenant de vaisseau Godefroy de Trégomain qui s'est « montré en compagnie d'émigrés français servant dans la marine espagnole ». L'affaire n'a pas de suite.

Les plaintes portées contre le capitaine de frégate, Micault de La Vieuville ont plus de conséquences pour l'intéressé. Pour avoir été signalé par Doudeau, ministre de la police, « comme effréné royaliste et ennemi du gouvernement » et « avoir provoqué l'assassinat d'un républicain », il est destitué le 23 germinal an VI (12 avril 1798). Le ministre de la marine, l'Amiral Pleville Le Pelley écrit à son collègue « qu'il a fait son devoir et qu'il lui abandonne cet homme » (4). Pour se justifier, ce capitaine de frégate déclare « Cet homme, Palis, membre du Tribunal Révolutionnaire de Brest, me provoque et m'insulte, et je ne lui réponds qu'en le menaçant de le faire arrêter comme un malheureux tout couvert du sang de ses semblables. Mais il ne se hâte de prendre la fuite que pour me dénoncer au ministre de la Police, Doudeau ». Jean-Baptiste Micault de La Vieuville, né à Lamballe en 1758, a déjà été destitué par mesure de sûreté générale (il est noble) le 30 novembre 1793 et réintégré en décembre 1794 par les Représentants du Peuple à Brest.

(4) Marine CC1 14 f° 528.

La situation politique en Bretagne, en raison de la chouannerie et de la guerre avec l'Angleterre est surveillée de très près par le gouvernement, surtout après le renversement de la tendance royaliste le 18 fructidor an V, comme en témoigne ce rapport du ministre de la police au Directoire exécutif à propos de la conduite politique du contre-amiral Cornic-Dumoulins, commandant des armes à Saint-Malo : « la municipalité de Port-Malo a été réformée, et vous savez qu'il a fallu employer la force; ce n'est encore aujourd'hui que par elle qu'on y maintient la tranquillité. Les autorités civiles et militaires s'y étaient liées contre le gouvernement avant le 18 fructidor... Vous connaissez toute l'importance de ce point de la République... Cornic, contre-amiral, y est commandant de la marine, sa conduite a été celle de la faction abattue et non anéantie; il a signé avec les autorités civiles tout ce qui s'est fait contre la République. C'est l'usage à Port-Malo, à Brest et en différentes villes des départements de l'Ouest. Vous pouvez être assuré que ce Cornic emploiera toutes ses ressources pour entraver les efforts des républicains et que son influence sur tous les marins de ce port se fera sentir d'une manière funeste dans les assemblées primaires, si cet homme dangereux n'est pas remplacé par un citoyen capable de servir le gouvernement et d'agir de concert avec les nouvelles autorités constituées. Ce n'est que par l'ensemble que vous triompherez d'une coalition dont je crains que le Directoire ne connaisse pas toute l'adresse et la farce... Je reçois tous les jours des nouvelles de ce département, et les rapports de la police, s'ils sont exacts, doivent vous apprendre qu'il y existe une fermentation sourde qui est le résultat nécessaire des prétentions des partisans de la Constitution de 1791, et des royalistes foudroyés en fructifor. Joignez-y les efforts de l'Angleterre sur la chouannerie, et vous serez convaincu de ce que je vous ai déclaré plusieurs fois, que ce département mérite toute votre attention, surtout à cette époque très prochaine qui va décider de la paix intérieure... Pour Port-Malo, les ressources ne sont pas les mêmes, et l'on ne peut trop fortifier le parti républicain, ni rejeter trop loin tout ce qui n'est pas sûr actuellement en place. Prenez des informations à l'égard du Cornic, et vous verrez qu'il n'y a rien du plus urgent que de destituer celui qui a la grande main sur tous les matelots de ce port ». Paris, le 24 frimaire an VI.

Le Directoire exécutif renvoie le rapport au ministre de la marine qui suit ce conseil et écrit aux administrations centrales du département d'Ille-et-Vilaine et municipales de Saint-Malo. Voici la réponse de cette dernière : « le citoyen Cornic ne jouit point de l'estime des sincères amis de la République; d'ailleurs, il fut signataire avant le 18 fructidor d'un imprimé qui porte pour titre *Mémoire instructif des autorités civiles et militaires de Saint-Malo*; cet écrit est rempli de détours, de mensonges. On y reconnaît partout le mépris, la haine que ces Messieurs avaient pour les patriotes; enfin nous croirons vous dire la vérité en vous annonçant que les républicains désirent son remplacement et s'y attendent ». 6 nivôse an VI.

La réponse de l'administration centrale du département d'Ille-et-Vilaine est de la même veine et le ministre de la marine propose au Directoire exécutif «de faire cesser sur le champ au citoyen Cornic ses fonctions de commandant des armes dans lesquelles il ne sera pas remplacé, le chef des mouvements en ce port pouvant aisément le suppléer». (3 nivôse an VI). Le contre-amiral Cornic est donc sommé d'arrêter ses fonctions par arrêté du 1^{er} pluviôse an VI.

Le cas du contre-amiral Cornic-Dumoulins est exemplaire pour deux raisons. La première vient du fait que cet officier s'est jusque-là toujours comporté en républicain convaincu. Né à Bréhat en 1731, il a commencé à naviguer en 1746 comme volontaire. Officier auxiliaire, lieutenant de frégate, il était officier des classes au début de la Révolution, et doit à cette dernière son avancement au grade de capitaine de vaisseau en 1793 et de contre-amiral «par les Représentants du Peuple à Brest en brumaire an II» (novembre 1793). Le Comité de Salut Public l'a même promu vice-amiral par arrêté du 13 brumaire an IV (5 novembre 1795) ayant considéré que «si, faute de noblesse, il n'était pas parvenu sous l'Ancien Régime aux grades supérieurs, il n'en était pas moins un des marins les plus anciens de la République. Un autre motif également honorable pour lui est le zèle avec lequel il a dernièrement concouru à déjouer le complot qui devrait livrer le Port-Malo aux Anglais et aux chouans». Cet arrêté a été cassé dès l'arrivée au gouvernement du Directoire qui estimait probablement cette promotion disproportionnée. Il n'en reste pas moins que depuis le début de la Révolution, Cornic-Dumoulins s'en est montré un partisan convaincu. Il proteste vigoureusement, sans résultat, contre cette destitution. Il semble en fait que son opposition, comme celle de beaucoup de proscrits de fructidor, soit plus faite d'anti-jacobinisme que de royalisme à proprement parler. Et ce sentiment doit être partagé par bien des officiers à l'époque.

La deuxième raison pour laquelle le cas du contre-amiral Cornic est exemplaire est l'importance du rôle qu'ont joué les autorités locales en le dénonçant sur son activité anti-républicaine, et par l'influence de leur avis dans la prise de décision du ministre. Les cas d'officiers inquiétés, et parfois destitués, à la suite de rapports peu favorables à leurs opinions politiques émanant d'administrations locales sont fréquents. Ce ne sont en effet jamais les autorités militaires qui prennent l'initiative de plainte sur le civisme des officiers, au contraire. Tel est le cas du chef de division Lecoat de Saint-Haouen, destitué le 14 vendémiaire an VI (5 octobre 1797) «pour des raisons que le Directoire exécutif n'a pas fait connaître», en réalité parce que suspect de sympathies royalistes. Ses supérieurs l'ont maintenu à son poste comme «chef de division provisoire» et il a même été nommé chef des mouvements à Ancône. Le successeur de Pleville Le Pelley au ministère, l'Amiral Bruix, propose alors au Directoire exécutif

de la réintégrer « pour les preuves constantes de zèle qu'il a données avant et après sa destitution » (5). Dans l'esprit des officiers généraux, les nécessités du service l'emportent sur la lutte du gouvernement à l'encontre des sympathisants royalistes, lutte à laquelle ils ne s'associent pas. Il semble d'ailleurs que pour la majorité des officiers d'alors, un patriotisme sincère tiennne lieu de convictions politiques. C'est ce qui explique pourquoi la marine a dans son ensemble accueilli avec autant de facilité le 18 brumaire puis l'Empire.

Les décalages, légers pour certains, plus accentués pour d'autres, constatés entre les officiers nés en Bretagne et l'ensemble du corps vont tous dans le même sens : qu'il s'agisse du milieu social ou de la formation des officiers, les deux allant souvent de paire, les bretons sont probablement restés plus proches, dans leur ensemble puisque nous raisonnons en termes de statistiques, de la situation qui était la leur sous l'Ancien Régime. Cela ne doit bien sûr pas occulter les changements profonds qui les ont touchés comme la marine toute entière. Mais il faut souligner que le recrutement breton avait également son originalité avant 1789, bien que les proportions respectives pour les différentes catégories de personnel des officiers originaires de Bretagne n'aient jamais été calculées. Il semble que les éléments qui constituent l'originalité de cette population sous le Directoire (présence plus importante de la bourgeoisie et de la petite noblesse formée par les grades intermédiaires et le service comme officier bleu) était déjà sa caractéristique sous l'Ancien Régime. Et l'influence de ces mêmes données sur le nombre d'officiers à atteindre les grades élevés avait un résultat inverse. Il semble, mais cela reste à vérifier par une étude précise, que les Bretons aient été proportionnellement à leur nombre total moins nombreux dans les rangs des officiers passés par les gardes-marine et par conséquent à accéder aux grades élevés. La Révolution, en précipitant leur avancement, a inversé la tendance.

Natalie BONNET

(5) Marine CC1 17 f° 426.