

TRENTE-SIXIÈME LEÇON

SOMMAIRE

Armée de mer. — Nécessité pour la France d'avoir une force navale importante. — Rôle réservé aux grandes puissances maritimes. — Difficultés particulières que présente l'organisation de l'armée de mer. — Ce n'est pas l'État, c'est le commerce qui forme les populations maritimes. — Inscription. — Loi du 3 brumaire an IV : appel au service de la flotte de tous les hommes qui se livrent à la navigation maritime. — Mode d'appel pour les différentes classes d'inscrits. — Avantages accordés aux marins en compensation des charges qui leur sont imposées.

MESSIEURS,

Nous avons exposé les bases principales, essentielles, de la constitution de notre armée de terre ; mais la France par sa position géographique, ne peut pas se contenter d'avoir une armée de terre, la France, qui est un des États les plus richement dotés en côtes maritimes, la France qui étend pour ainsi dire ses bras sur la Méditerranée et sur l'Océan, la France qui possède des îles et des colonies, la France ne peut pas ne pas avoir une force navale, elle ne peut pas ne pas avoir des flottes. Et si la gloire des armées de terre a été telle qu'elle a fait souvent un peu oublier les exploits du pavillon français, il n'est pas moins vrai que la France dans sa marche

historique a, par ses flottes, accompli des faits de la plus haute importance et qui ont réagi d'une manière durable sur les destinées du monde. Je n'en citerai qu'un seul, sa puissante coopération dans l'émancipation de l'Amérique du Nord. Certes la marine française a prouvé dans le cours de cette guerre qu'on peut s'élever au plus haut degré de gloire nationale et militaire et qu'on peut accomplir une grande entreprise, lors même que la fortune vous abandonne, et nul homme n'a reçu après un triomphe plus d'hommages, plus de respects, que l'amiral français, le comte de Grasse, n'en reçut de la marine anglaise après sa défaite.

Mais envisageons la question d'un point de vue encore plus élevé. L'importance des forces maritimes est destinée à s'accroître, l'armée navale est un symbole et un emblème de la civilisation. A mesure que la civilisation s'étendra, les luttes commerciales s'étendront, il deviendra de plus en plus important d'avoir des forces navales ; c'est par la force navale que l'État arrivera le plus facilement à obtenir les résultats qu'il doit se proposer. Nous marchons très-probablement vers des temps où les guerres d'invasion, de dévastation, deviendront plus rares. Non que je veuille reproduire les rêves pieux de ceux qui se croient à la veille de la paix universelle ; mais il est certain que le développement de la civilisation européenne est tel que ces guerres d'invasion, qui ont formé pour ainsi dire la base de l'histoire de certains siècles, ne seront plus le fait ordinaire des nations civilisées de l'Europe ; mais leurs intérêts in-

dustriels et commerciaux se développeront de plus en plus, et à mesure que l'Océan se peuplera, à mesure qu'il se couvrira de vaisseaux, de richesses, de population industrielle, il sera plus facile pour un pays à qui la nature a accordé des côtes, des ports, une puissance navale très-grande, d'obtenir par un simple développement de ses forces navales, l'influence qui est due à sa position dans la famille européenne, parce qu'on pourra atteindre ainsi ce qu'on ne pouvait atteindre lorsque l'Océan n'était sillonné que par une petite quantité de navires.

Mais si le développement et la marche historique des nations modernes laissent prévoir l'importance toujours croissante des forces maritimes d'une nation que sa géographie place de manière à pouvoir les développer, il n'est pas moins vrai que l'organisation des forces navales présente des problèmes politiques bien autrement difficiles à résoudre encore que l'organisation des forces de terre, et voici comment :

Nous avons parlé des armes savantes. Eh bien, la marine est une arme éminemment savante, elle ne l'est pas seulement pour celui qui, appelé au commandement d'une flotte, doit réunir toutes ces rares qualités dont un écrivain nous a fait un tableau si frappant malgré quelque peu de déclamation (je parle d'un éloge de Thomas qui, sans doute, vous est connu à tous), non-seulement, dis-je, c'est une arme savante pour le chef de la flotte, mais c'est une arme savante pour tous jusqu'au dernier des mousses, dans ce sens qu'il s'agit là d'un langage, d'habitudes et de travaux, langage, habitudes et travaux qui sont

en dehors de la vie commune et des métiers qu'on exerce sur terre. En partant de ce fait irrécusable, et en en tirant la conséquence nécessaire qu'il est impossible d'improviser une flotte, je ne parle pas des vaisseaux, mais je veux parler des bons équipages d'une flotte.

Comment l'État s'y prendra-t-il pour obtenir une bonne constitution de ses forces navales? aura-t-il constamment à son service des légions et des légions de matelots comme il a des régiments de soldats dans ses casernes? Mais, indépendamment de la dépense, il y a une autre difficulté, c'est que véritablement on ne peut pas, sans se livrer à des dépenses folles, et sans nuire au matériel de la flotte, on ne peut tenir constamment à flot et armés tous les navires qui constituent les flottes de l'État : comment voudriez-vous en pleine paix tenir, je ne dis pas armés, mais à flot tous les bâtiments de guerre de l'État? Ou bien voudriez-vous tenir les matelots dans des casernes comme les troupes de terre? mais les matelots ne se forment que par la navigation, par le service maritime.

Voilà donc une difficulté, et il y en a d'autres. Qui emploieriez-vous à ce service maritime? Direz-vous aux hommes de la Lorraine ou de la Bourgogne, direz-vous aux marins d'eau douce du Rhône ou de telle autre rivière d'aller se faire matelots? prendrez-vous le vigneron, le cultivateur qui n'a jamais vu la mer, qui, en arrivant devant l'Océan, pourrait dire ce qu'une dame disait un jour devant nous : quelle superbe prairie !

La mer a sa population à elle, les travailleurs sur mer sont des hommes des côtes, des hommes qui sont nés au bord de cette mer, qui dès leur enfance se sont familiarisés avec les caprices de cet élément, qui ont pris, pour ainsi dire, de leur nourrice ce langage. C'est une population spéciale, tout le monde reçoit là des connaissances, des habitudes d'esprit, si ce n'est de corps, qui sont complètement étrangères aux habitants de l'intérieur; et nous autres, car je suis du nombre, nous autres qui sommes nés au bord de la mer, nous avons quelque chose d'étranger aux habitants de la montagne ou de la plaine.

Mais alors arrive une grande question; comment voulez-vous imposer à une certaine partie de la population, à l'exclusion de tout le reste, un service aussi dur et aussi dangereux que le service maritime? Comment direz-vous aux habitants des côtes de la Normandie, de la Bretagne, etc. : Le service maritime pèsera exclusivement sur vous? Et cependant c'était là la condition *sine quâ non* pour avoir une marine habile, surtout si on ne voulait pas être obligé d'entretenir constamment des marins.

Vous voyez donc que le problème n'était pas facile à résoudre. La population marine, passez-moi l'expression, est encore une fois difficile à obtenir. Ce n'est pas l'État, il faut bien le dire, qui peut la former, c'est le commerce, c'est la navigation, c'est le développement de l'industrie maritime. Et y a-t-il en Europe un État doté de côtes plus belles que les côtes françaises? Eh bien, la population maritime apte au

service est-elle proportionnée à l'étendue de ces côtes magnifiques? La France pourrait-elle aujourd'hui lever facilement un assez grand nombre de marins, s'il lui arrivait d'avoir à équiper tout à coup deux, trois, quatre flottes? Non, Messieurs, elle serait obligée d'appeler, pour compléter ses équipages, des hommes qu'elle irait chercher à l'étranger. Encore une fois la population maritime se forme par le commerce, par la navigation. Quand la France, et j'espère que ce jour viendra, quand nous porterons sur l'assiette de notre système économique un coup d'œil de plus haut, quand la France, dis-je, en donnant à son commerce maritime un bien plus grand développement verra doubler le nombre de ses vaisseaux marchands, elle verra doubler le nombre de ses matelots par une conséquence nécessaire; la pépinière de la marine militaire, c'est la marine marchande. Et voilà d'où vient la puissance maritime d'une nation voisine, c'est que sa marine marchande est immense et fournit une riche pépinière à la marine de l'État.

Des lois déjà anciennes, et en particulier les ordonnances de Louis XIV ont organisé le système qui consiste à prendre là où ils sont les hommes habitués au service maritime, et à les attacher d'une manière indissoluble et pour toute leur vie au service éventuel de l'État; c'est ce qu'on appelle aujourd'hui l'inscription maritime, je crois qu'il vaut la peine de vous donner les notions fondamentales de ce système.

Je laisse de côté, pour abrégé, les anciennes ordonnances, et j'arrive immédiatement à celles qui régissent encore la matière; c'est une loi de la Convention

nationale du 3 brumaire an IV. Quel est le principe régulateur de cette loi? Il est tout entier dans ces mots : « Vous voulez vous vouer à la navigation, » libre à vous, mais par cela seul que vous vous » vouez à la navigation, l'État acquiert le droit de » vous appeler lorsque le besoin se présentera, de » vous arracher au service commercial pour vous » faire passer au service militaire. » Voilà au fond le système de la loi.

Mais, me direz-vous, c'est donc l'inégalité, c'est donc l'injustice dans toute sa force?

L'État a fait, il faut le dire, tout ce qu'il a pu pour tempérer ce résultat, pour arriver à une transaction équitable entre l'État et ces hommes, et c'est essentiellement un des objets de la loi de brumaire an IV : « Article 1^{er}. Il y aura une inscription particulière » des citoyens français qui se destineront à la navigation. » Article 2. « Sont compris dans l'inscription maritime : 1° les marins de tout grade et » de toute profession naviguant dans l'armée navale » ou sur les bâtiments de commerce ; 2° ceux qui » font la navigation ou la pêche de mer sur les côtes » ou dans les rivières jusqu'où remonte la marée ; et » pour celles où il n'y a pas de marée, jusqu'à l'endroit où les bâtiments de mer peuvent remonter ; » 3° ceux qui naviguent sur les pataches, alléges, » bateaux et chaloupes, dans les rades et dans les » rivières jusqu'aux limites ci-dessus indiquées. » Vous le voyez, cela comprend toute la population maritime, les matelots proprement dits, les pêcheurs et autres, cela embrasse tout.

A quel âge est-on compris dans l'inscription maritime? A dix-huit ans. « Sont compris dans l'inscription maritime, dit l'article 5, tout citoyen âgé de dix-huit ans révolus, qui ayant rempli une des conditions suivantes, voudra continuer la navigation ou la pêche : 1° d'avoir fait deux voyages de long cours; 2° d'avoir fait la navigation pendant dix-huit mois; 3° d'avoir fait la petite pêche pendant deux ans; 4° d'avoir servi pendant deux ans en qualité d'apprenti marin. — A cet effet, il se présentera accompagné de son père ou de deux de ses plus proches parents ou voisins, au bureau de l'inscription de son quartier, où il lui sera donné connaissance des lois et règlements qui déterminent les obligations et les droits des marins inscrits. »

Ainsi un enfant, d'après l'article 3 que je ne lis pas, débute comme mousse ou novice; arrivé à dix-huit ans, sa santé ou son goût le retire de cette vie maritime, il redevient un homme comme un autre. Mais si, arrivé à cet âge, il veut continuer la carrière de la navigation ou de la pêche, alors il y a l'inscription. S'il a fait des voyages de long cours, s'il a navigué pendant dix-huit mois, fait la petite pêche pendant deux ans, il se présente accompagné de son père, de deux parents ou de deux voisins au bureau de l'inscription de son quartier, on lui donne connaissance des lois et règlements et il est inscrit. Ceux qui ne se présentent pas sont inscrits d'office : « Ce lui qui ayant atteint l'âge et rempli l'une des conditions exigées par l'article précédent, continue

» la navigation ou la pêche sans se faire inscrire :
 » bureau de son quartier, ainsi qu'il est prescri
 » sera compris dans l'inscription maritime, éta
 » censé y avoir consenti par le fait seul qu'il cont
 » nue de naviguer. » (Article 6.)

Voilà donc cette population marine qui n'est pa
 au service de l'État. Quelles sont les obligation
 qu'elle contracte par cette inscription? Les voici
 « Tout marin inscrit sera tenu de servir sur les bâ
 » ments et dans les arsenaux de la République toute
 » les fois qu'il en sera requis. » (Article 10.) Ain
 l'obligation essentielle qu'il contracte, c'est de s
 rendre au premier appel de l'État. « Les marins qu
 » se présenteront pour servir de bonne volonté dan
 » l'armée navale, seront notés sur un registre tou
 » particulier, et commandés de préférence. » (Ar
 ticle 11.) Mais si ceux de bonne volonté ne suffisen
 pas au contingent du quartier, « il y aura lieu à un
 » levée. » (Article 14.)

Maintenant tous sont inscrits, qu'ils aient dix-hui
 ans, vingt, trente, quarante ans, qu'ils soient gar
 çons, mariés ou veufs. Supposez qu'une flotte ai
 besoin d'équipages. Ira-t-on prendre indistincte
 ment? Non. « Dans chaque quartier maritime, les
 » marins sont divisés en quatre classes : — la pre
 » mière comprend les célibataires; — la seconde
 » les veufs sans enfants; — la troisième, les hom
 » mes mariés n'ayant pas d'enfants; — et la qua
 » trième est composée des pères de famille. »
 (Article 15.) « La seconde classe ne sera mise en
 » réquisition que lorsque la première étant épuisée

» n'aura pu suffire aux besoins du service ; il en est
» usé de même à l'égard des troisième et quatrième
» classes. » (Art. 16.)

Voici encore une autre disposition très-équitable.
« Dans chaque quartier, le marin qui aura le moins
» de service sur les bâtimens de guerre sera requis
» le premier ; et s'il y a égalité de service, le plus
» anciennement débarqué, soit des bâtimens de la
» République, soit de ceux du commerce, sera tenu
» de marcher. »

D'après des dispositions particulières qui se trouvent à la section V de la loi, on peut appeler non-seulement des marins, mais des ouvriers de mer et de ports.

Voilà donc le principe de l'inscription maritime, les obligations que contractent les inscrits, la division en classes qui modifie ce que l'appel pourrait avoir de trop dur. Quels sont maintenant les avantages et les compensations pour le service qu'on impose aux inscrits ? Les voici :

Il fallait donner à ces hommes une compensation. C'est, je le répète, une sorte de contrat qui se passe entre eux et l'État. S'il n'est pas tout à fait libre, il est d'autant plus juste que l'État donne des compensations. La première qui va de soi, c'est que tout homme inscrit sur les registres de l'inscription maritime « est dispensé de tout service public autre
» que ceux de l'armée navale, des arsenaux de la
» marine et de la garde nationale dans son quartier. » (Art. 7.) Mais cette dispense n'est qu'une chose négative. Voici maintenant des avantages plus directs :

La première, c'est que les volontaires reçoivent une gratification ; ils reçoivent, à titre de gratification, un mois de solde. La deuxième, plus considérable, c'est que les inscrits ont droit à des pensions.

« Il sera accordé aux marins inscrits des pensions » suivant leurs grades, âge, blessures ou infirmités. »

« Ces pensions seront réglées sur la durée de leurs » services à bord des bâtiments et dans les arsenaux » de la République et sur les navires du commerce. »

(Art. 28.) Il y a donc des pensions même pour le service qui n'est pas le service militaire. « Le service » sur les bâtiments de la République comptera en » temps de paix dix huit mois pour un an et dans » les arsenaux, année pour année. Le service sur les » bâtiments du commerce sera compté, en temps de » paix, six mois pour un an et en temps de guerre » année pour année (Art. 29). Les veuves et en- » fants des marins ont droit aux secours et pen- » sions accordés aux veuves et enfants des défen- » seurs de la patrie (Article 30). Il sera accordé un » secours par mois à chacun des enfants des deux » sexes, au-dessous de l'âge de dix ans, de tout » marin en activité de service sur les bâtiments ou » dans les ports de la République (Article 31). Les » officiers mariniens parvenus à la première classe » de leur profession pourront être constamment » entretenus ; le nombre de ces entretenus sera » déterminé d'après les besoins du service (Ar- » ticle 39). »

Ce n'est pas tout. Un autre avantage c'est la préférence qu'on donne aux enfants des marins pour

être embarqués en qualité de mousses sur les bâtiments de l'État et sur ceux du commerce (article 32). Enfin un autre avantage c'est la distribution du produit des prises en temps de guerre. « Le produit » des prises faites par les bâtiments de la République appartiendra aux équipages preneurs et » sera réparti suivant le règlement (article 36). » Je n'examine pas tous ces règlements, ils appartiennent au droit administratif.

Voilà ce que l'État accorde aux marins inscrits et qu'il n'accorde pas à ceux qui sont appelés au service dans l'armée de terre. Aussi c'est un fait que le système de l'inscription maritime n'a pas excité de réclamations. Ces hommes, je le répète, se regardent comme nés pour le service maritime. Ils ne sont pas étonnés que l'État s'adresse à eux lorsqu'il a besoin d'équiper ses flottes. Ils reconnaissent avec une sorte d'orgueil qu'ils sont seuls en état d'équiper ces flottes. Ils sont bien instruits et vous vous en assurerez si vous voyagez sur les côtes, ils sont bien instruits de leur position, des conditions de ce contrat passé entre eux et l'État et de tout ce que leurs familles ont droit d'attendre dans le cas où leur service les appellerait sur les navires de guerre et où ils ne pourraient plus être utiles à leurs femmes et à leurs enfants. Ils se regardent comme des hommes complètement attachés au service public et auxquels la société doit une compensation équitable pour les obligations qui leur sont imposées.