

numéro

12

# *Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime  
Outre-mer  
Relations internationales

*Stratégies navales :  
l'exemple de l'océan Indien  
et le rôle des amiraux*

Barazzutti – 979-10-231-1768-4



# REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX<sup>e</sup> siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX<sup>e</sup> siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII<sup>e</sup> siècle*
12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

# Revue d'histoire maritime

12

**Stratégies navales :  
l'exemple de l'océan Indien  
et le rôle des amiraux**

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général  
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

Édition papier © Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2010  
Édition numérique © Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-738-3  
PDF complet – 979-10-231-1759-2

TIRÉS À PART EN PDF :

Poussou, Édito – 979-10-231-1760-8  
Bouchon – 979-10-231-1761-5  
Haudrère – 979-10-231-1762-2  
Guérout – 979-10-231-1763-9  
Bonnichon – 979-10-231-1764-6  
Dupouy – 979-10-231-1765-3  
Weber – 979-10-231-1766-0  
Vergé-Franceschi – 979-10-231-1767-7  
**Barazzutti – 979-10-231-1768-4**  
Ybert – 979-10-231-1769-1  
Hroděj – 979-10-231-1770-7  
Villiers – 979-10-231-1771-4  
Jeanne – 979-10-231-1772-1  
Louvier – 979-10-231-1773-8  
Lenhof – 979-10-231-1774-5  
Boureille – 979-10-231-1775-2  
Grosvallet – 979-10-231-1776-9  
Comptes rendus – 979-10-231-1777-6

Mise en page et version numérique : 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

**SUP**

Maison de la Recherche  
Sorbonne Université  
28, rue Serpente  
75006 Paris  
tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

[sup@sorbonne-universite.fr](mailto:sup@sorbonne-universite.fr)

[sup.sorbonne-universite.fr](http://sup.sorbonne-universite.fr)

## SOMMAIRE

### Éditorial

Jean-Pierre Poussou .....	5
---------------------------	---

## STRATÉGIES NAVALES ET COMMERCIALES DANS L'OCÉAN INDIEN

L'expansion de l'Islam dans l'océan Indien à l'époque médiévale Geneviève Bouchon .....	9
Les marins français dans le golfe du Bengale aux XVII <sup>e</sup> et XVIII <sup>e</sup> siècles Philippe Haudrère.....	27
Le naufrage de la flûte <i>l'Utile</i> sur l'île de Sable en 1761 : pratiques de la traite des esclaves dans l'océan indien et évolution des idées Max Guérout.....	41
Présence française dans les mers de l'Inde sous Louis XVI Philippe Bonnichon .....	61
Une tentative commerciale dans l'océan indien de 1772 à 1777 : Arnaud Lamaignère à l'Île de France Madeleine Dupouy .....	77
De Pondichéry à Marseille, le commerce des arachides (1875-1914) Jacques Weber .....	91

## LE RÔLE DES AMIRAUX

Introduction Éric Barré .....	107
Les Amiraux de France (XVI <sup>e</sup> -XVIII <sup>e</sup> siècles) Michel Vergé-Franceschi .....	109
Étude comparative des officiers généraux aux Provinces-Unies, en France et en Angleterre à l'époque de Louis XIV (1643-1715) Roberto Barazzutti .....	119
Les premiers amiraux de la marine russe Édith Ybert.....	153

	Du casse, une élévation unique, et une carrière de traverse sous l'ancien régime Philippe Hrodej.....	167
	Un amiral méconnu, Burgues de Missiessy, amiral de la Révolution à la Restauration Patrick Villiers .....	193
	L'amiral Hugon au Levant (1832-1833) François-Xavier Jeanne.....	203
	Un amiral face à la politique méditerranéenne de Napoléon III, le vice-amiral Le Barbier de Tinan, commandant en chef de l'escadre d'évolutions (février 1860-février 1862) Patrick Louvier .....	219
	L'amiral de la Flotte John Jellicoe (1859-1935), l'homme qui a décidé du sort du monde Jean-Louis Lenhof.....	251
4	L'âge de l'amiral, ou la difficile gestion des officiers généraux de la Marine au début de la Cinquième République (1960-1966) Patrick Boureille .....	291

#### VARIA

	Conditions de vie et solidarité à bord des navires marchands bordelais, de la fin de la guerre de Sept Ans à la guerre d'Amérique Christophe Grosvallet .....	313
--	---	-----

#### CHRONIQUE ET COMPTES RENDUS

	Nouvelles d'Histoire maritime Jean-Pierre Poussou.....	331
	Jacques Bernard (1917-2010).....	335
	Comptes rendus.....	339

# Le rôle des amiraux





## INTRODUCTION

*Éric Barré*

*Centre de Recherches en histoire quantitative  
université de Caen-Basse-Normandie*

De par son étendue, la mer est, à un moment ou à un autre, l'objet d'un mythe ou d'une histoire. Vénus sort de l'onde ; les navires fantômes voguent à la recherche de leurs proies ; le flibustier et le corsaire combattent au milieu de la fumée et des bruits de bataille ; l'amiral, empanaché, se tient sur la dunette d'un château de bois dirigeant on ne sait quelle expédition, source de gloire et de richesse. L'image d'Épinal est certes appuyée, mais elle s'approche d'une autre vision, celle de l'Orient où les émirs commandent les armées du calife ou du sultan.

Dans le domaine de la Méditerranée centrale, l'*émir al bâhr*, l'émir de la mer, commande les flottes s'opposant à la mainmise de la région par les Normands d'Italie du Sud et de Sicile. L'utilité de cet officier n'échappe pas aux conquérants qui créent à leur tour un amiral dont la première mention date de 1141. L'imitation en entraîne d'autres : Gênes (1181), Catalogne et Majorque (1230), royaume de France (1248), Angleterre (1295)... Cette liste, non exhaustive, démontre non seulement la prise de conscience de l'importance du monde maritime par les souverains d'Europe occidentale mais aussi la naissance d'une nouvelle institution, l'Amirauté, et d'un titulaire, l'amiral de tel ou tel royaume, ou principauté territoriale. Cette naissance est aussi l'histoire d'une croissance. Quelles sont les compétences de l'amiral ? Comment évolue l'institution ? Quelle image en ont les théoriciens et les commentateurs du monde maritime ? Quels sont les profils recherchés par le pouvoir en place ?

L'amiral est avant tout un homme de valeur. Jusqu'à la veille de l'époque moderne, les amiraux de France ne sont pas choisis parmi les plus grandes familles de la noblesse. En ce domaine, le cas de Jean de Vienne est tout à fait caractéristique. Au lendemain de la guerre de Cent Ans, les choix sont inversés et l'affirmation de la souveraineté royale sur la quasi-totalité du royaume s'accommode, dans un premier temps, de l'existence des Amirautés de Bretagne, Guyenne et Provence. Cette évolution est-elle voulue par l'autorité royale ? La même question pourrait être formulée, lors la suppression de l'Amirauté et son remplacement par un grand maître de la navigation, en 1629, et l'opération inverse, en 1669.

Dans ce dernier cas, la nomination d'un bâtard du roi est une réponse indirecte sollicitant d'autres questions. Elle implique de se pencher sur le cas, tant des adjoints directs, les vice-amiraux, que sur les véritables commandants des armées navales : chefs d'escadre et lieutenants généraux. L'étude de leur parcours permet-elle de définir un profil de carrière ? Quels sont les éléments qui ont assuré leurs succès ? Quelle a été leur influence sur la tactique navale, sur les évolutions technologiques, sur le monde maritime ? Peut-on établir des comparaisons avec les officiers généraux des marines étrangères, qu'ils portent ou non le titre d'amiral ?

108

Cette question induit le problème de la création et de l'histoire de l'institution, d'un point de vue tant institutionnel qu'évènementiel, dans les autres pays du monde. Certains ensembles, à forte tradition maritime, comme la Hanse teutonique, ne semblent pas s'être pourvus d'Amirauté ni d'amiraux. À l'inverse, des pays comme l'Angleterre ont développé un ensemble homogène où les amiraux, pris au sens général, sont, pour la plupart, des praticiens de la mer. Son modèle n'est pas obligatoirement suivi par les Pays-Bas ou la Russie dont l'armée navale est réformée en profondeur par Pierre le Grand.

Cette vision rapide, avec toutes les erreurs possibles, pose le problème du poids politique des amiraux. En France, nombre de lieutenants généraux deviennent les amiraux compétents de la République, de l'Empire, puis de la royauté retrouvée. L'expansion coloniale européenne, loin de la métropole, en fait des diplomates : ainsi, la bataille de Navarin n'est pas sans conséquence sur l'équilibre de la Méditerranée. Les canons du commodore Perry ou la personnalité de l'amiral Jellicoe participent de l'histoire mondiale à son plus haut niveau.

La globalisation et la médiatisation de la planète pourraient faire d'un amiral un simple exécutant, mais il reste un personnage clef de l'intérêt général dont le rôle est complexe. En France, un amiral peut à la fois commander une zone maritime, disposer d'une escadre, intervenir dans la police de la navigation, de la pêche et des côtes, et lutter contre la pollution. Comme officier général, il commande aux troupes et aux navires placés sous ses ordres, comme préfet maritime, il est le commissaire de la république en charge du monde maritime.

Cet aperçu rapide, par ses questions directes et ses quelques affirmations, comme l'attribution du titre d'amiral dans certaines circonstances à des civils, est une invitation à l'ensemble des chercheurs, des témoins et des bonnes volontés à se joindre à nous pour continuer une enquête qui ne se veut pas limitée dans le temps.

ÉTUDE COMPARATIVE DES OFFICIERS GÉNÉRAUX  
AUX PROVINCES-UNIES, EN FRANCE ET EN ANGLETERRE  
À L'ÉPOQUE DE LOUIS XIV (1643-1715)<sup>1</sup>

*Roberto Barazzutti*

*Administrateur de la Société française d'histoire maritime*

L'histoire de la marine en Europe ne cesse de progresser depuis ces dernières décennies<sup>2</sup>. Toutefois, les comparaisons sont peu fréquentes<sup>3</sup>. À titre d'ébauche, le thème du présent colloque permet de présenter une étude comparative des officiers généraux en France, en Grande-Bretagne et aux Provinces-Unies. L'ampleur de cette recherche a nécessité de la limiter aux années 1643 à 1715, période de renforcement de la marine<sup>4</sup>, et d'en exclure, pour des raisons d'homogénéité, les officiers des galères<sup>5</sup> et les princes de sang ; à l'opposé, la recherche a été étendue aux commandants d'unités lorsqu'il existait des travaux

- 1 Je tiens à remercier pour l'aide qu'ils m'ont fournie mesdames Joke Korteweg, historienne néerlandaise, Jeannette Tigchelaar, responsable du musée maritime de Frise, madame Zecher, de l'US Navy Institute, Ron Brand, bibliothécaire au musée de la marine de Rotterdam, messieurs les professeurs J.R. Bruijn, A.P. van Vliet, N.A.M. Rodger, Bernard Capp, Patrick Villiers et Michel Vergé-Franceschi, ainsi que les chercheurs en histoire maritime Raynald Laprise et Jacques Gasser. Monsieur le recteur Jean Pierre Poussou a eu l'amabilité de corriger ce texte, ainsi que Monsieur Xavier Labat Saint Vincent. Une version allégée de cette communication a par ailleurs été présentée dans le cadre d'une journée de recherche au King's College de Londres à l'automne 2007 : je remercie également Alan James pour cette invitation. Le texte a été publié sur le site de la Société française d'histoire maritime <www.sfhm.asso.fr>.
- 2 Un résumé de cette évolution se retrouve dans les numéros de la *Chronique d'histoire maritime* de la SFHM des années 2003 et 2004, et plus récemment dans la *Revue d'histoire maritime*, n° double 10-11, juin 2010.
- 3 À l'exception du livre de Jan Glete, *Warfare at Sea, 1500-1650. Maritime Conflicts and the Transformation of Europe*, London, Routledge Press, 2000, p. 46-54.
- 4 À partir de 1621, l'Europe connaît près d'un siècle de guerres extérieures ou civiles. Au cours de cette période, la marine joue un rôle croissant et évolue vers une force armée professionnelle. Les différents traités signés entre 1713-1721 ont permis une relative période de paix de près de 20 ans, où la marine servit surtout d'arme de prestige, de lutte contre les « parasites du commerce » (piraterie) et d'expansion coloniale.
- 5 La France dispose à cette période d'un corps permanent jusqu'en 1748. L'Angleterre et les Provinces-Unies ont eu quelques unités servant comme galère au début du XVIII<sup>e</sup> siècle. L'auteur de la présente étude mène par ailleurs des recherches sur le corps des officiers des galères au temps de Louis XIV pour un article non encore publié.

significatifs<sup>6</sup>. Une étude prosopographique permet<sup>7</sup> de définir plusieurs axes de recherches, notamment d'établir une typologie des officiers et de mettre en évidence les différences et les similitudes entre les diverses marines européennes considérées<sup>8</sup>.

- 6 N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the sea: A naval history of Britain*, t. 1, 660-1649, London, Harper et Collins Publication, 1997; *Id.*, *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain*, t. 2, 1649-1815, London, Penguin Books, 2004; Bernard Capp, *Cromwell's Navy: The Fleet and the English Revolution 1648-1660*, Oxford, Clarendon Press, 1989; John Davies, *Gentlemen and Tarpaulins: The officers and men of the Restoration navy*, Oxford, Clarendon Press, 1991; Jaap Ruud Bruijn, *Varend Verleden. De Nederlandse oorlogsvloot in de 17<sup>de</sup> en 18<sup>de</sup> eeuw*, Amsterdam, Uitgeverij Balans, 1998; Luc Eekhout, *Het Admiraalenboek. De vlagofficieren van de Nederlandse marine 1382-1991*, Amsterdam, De Bataafsche Leeuw, 1992; G.J.A Raven, « Blijven of weggaan? De Perspectieven voor marineofficieren tijdens de nadagen van de Republiek 1751-1795 », *Mededelingen Nederlandse Vereniging Zeegechiedenis*, n° 40-41, 1980, p. 23-50; Michel Vergé-Franceschi, André Zysberg et Marie Christine Varachaud, « Qui étaient les capitaines du Roi-Soleil ? », *Revue historique*, n° 582, 4<sup>e</sup> trimestre 1992, p. 311-338; Michel Vergé-Franceschi, *Les Officiers généraux de la Marine royale*, thèse de doctorat d'État ès-lettres, Paris X-Nanterre, 1987, Paris, Librairie de l'Inde, 7 vol., 1990; *Id.*, *Mémoires du marquis de Villette-Mursay*, Paris, Tallandier, 1991; Marie-Hélène Peltier, *Les Officiers de Marine protestants et la révocation de l'Édit de Nantes 1669-1715*, thèse de l'École des chartes, Paris, 1997; Roberto Barazzutti, « Les officiers de la marine de guerre française au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle (1643-1669) », *Chronique d'histoire maritime*, n° 39, 1-1999, p. 13-20. *Id.*, « Deux notices sur la famille du chef d'escadre Le Roy Du Mé d'Aplemont », *Bulletin de l'association généalogie histoire et Caraïbes*, n° 119, octobre 1999, p. 2653, et n° 124, mars 2000, p. 2802; Françoise Riou-Perennes, *Les Chevaliers de Malte dans la Marine royale sous l'Ancien Régime*, thèse, Université de Tours, 2004; *Id.*, « Les Chevaliers de Malte dans la marine de Richelieu : 1626-1642 », *Neptunia*, Paris, 1995, n° 197, p. 9-16; Ronald Prud'Homme van Reine, *Admiraal Zilvervloot Biografie van Piet Hein*, Amsterdam, De Arbeiderspers, 2003; Jan Lucassen, « The International Maritime Labour Market (Sixteenth-Nineteenth Century) », dans Paul C. van Royen, Jaap R. Bruijn et Jan Lucassen (dir.), « Those Emblem's of hell ? European sailor and the maritime labour market 1570-1870 », *Research in Maritime History*, n° 13, St John's (Newfoundland), International Maritime Economic History Association, 1997, p. 11-23; Jaap R. Bruijn « Career Patterns », dans *Those Emblem's of hell ?*, *op. cit.*, p. 25-34; Karel Davids « Maritime Labour in the Netherlands 1570-1870 », dans *Those Emblem's of hell ?*, *op. cit.*, p. 41-71. Pour l'Espagne, David Goodman, *Spanish naval power, 1589-1665 Reconstruction and defeat*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997.
- 7 Internet a été mis à contribution en appliquant la même grille critique que pour les autres types de sources. Une préférence a été accordée aux sites officiels (musée, sites d'institution sur l'histoire maritime, encyclopédie) et à ceux qui délivraient les sources de leurs informations. Quelques exemples de sites utilisés : <[www.oxforddnb.com](http://www.oxforddnb.com)>, <<http://anglo-dutch-wars.blogspot.com>>...
- 8 La taille du corpus est la suivante : 78 personnages pour la France, 67 pour la Grande-Bretagne et 92 pour les Provinces-Unies. Des raisons techniques concernant cette base de données (oublis, etc.) pourront modifier les chiffres de ce travail en cours, qui est d'autant plus difficile que certains officiers n'ont été identifiés que récemment. C'est le cas du chef d'escadre Montade : voir Claude Bouhier, « L'amiral du Montade, un homme de Mazarin méconnu (1610-1648) », *Revue historique des Armées*, n° 202, mars 1996, p. 3-11. Un second exemple en est le chef d'escadre Le Roy Du Mé d'Aplemont, que Borely fait prénommer Jacques, alors que dans son acte de décès de 1655 il est indiqué Nicolas ! Ont été exclus les officiers pour lesquels on ne dispose pas de commissions ou de preuves sérieuses de leurs nominations comme chef d'escadre, tels Théodore Bochart du Menillet ou le chevalier Mathieu de Molé. Une controverse concernant le nom de famille de De Ruyter a éclaté en mars 2007 entre l'historien Ivo van Loo, spécialiste de la guerre de course zélandaise lors de la guerre de 80 ans, et Ronald Prud'Homme van Reine, historien maritime. Voir

Parmi les différentes approches possibles, l'étude démographique a semblé la plus judicieuse pour aborder ce groupe de marins. Dans son étude sur les officiers généraux sous Louis XV, Michel Vergé-Franceschi avait trouvé comme formule pour les qualifier de « Gêrontes à la mer » ; en effet, son étude montre un âge moyen au décès de 74 ans et demi<sup>9</sup>. Au cours du XVII<sup>e</sup> siècle, cette moyenne d'âge se situe autour de 55-60 ans pour progressivement augmenter, et ce quel que soit le pays. La faible moyenne constatée pour la période 1640-1678 s'explique notamment par la dureté des combats lors des trois guerres anglo-néerlandaises au cours desquelles de nombreux officiers généraux ont payé de leur personne : ainsi, les pertes néerlandaises s'élèvent à au moins trois officiers généraux entre 1652-1654 soit autant que lors de la bataille contre les Suédois du Sund en 1658, six au cours de la période 1665-1666, et neuf entre 1672 et 1678 ; du côté anglais, on en dénombre deux pour 1652-1654, trois entre 1665 et 1667 et quatre pour 1672-1674.

D'autres facteurs de mortalité, liés aux conditions et à l'exercice du métier, influent sur cette espérance de vie. Les naufrages sont à l'origine du décès des officiers généraux anglais Wheeler<sup>10</sup>, Dilkes et Shovell, en 1694 et en 1707<sup>11</sup>. Les affections de santé sont une cause de mortalité plus fréquente. Lors des expéditions dans des mers lointaines, les fièvres et autres maladies tropicales (malaria, typhoïde) frappent des flottes entières comme celle envoyée en 1697 par les Anglais à la poursuite de Du Casse<sup>12</sup> et Pointis<sup>13</sup>. Du côté français, lors d'une escale à Lagos, Pierre Certaines de Fricambault meurt du typhus, à bord de son navire, le 4 juin 1666. Toutefois, les affections mortelles sont plus en

<[www.deruyter.org/Diversen\\_link\\_de%20Ruyter%20of%20Trouwhand.html](http://www.deruyter.org/Diversen_link_de%20Ruyter%20of%20Trouwhand.html)> ainsi que <[www.geschiedenis.nl/index.php?go=home.showBericht&bericht\\_id=2366](http://www.geschiedenis.nl/index.php?go=home.showBericht&bericht_id=2366)>.

- 9 Michel Vergé-Franceschi, « Les gêrontes à la mer », dans Christian Buchet (dir.), *L'Homme, la santé et la mer*, actes du colloque International de 1995 tenu à l'Institut catholique de Paris, Paris, Honoré Champion, 1996, p. 253-269 et tableaux 1-3.
- 10 Wheeler avait pour mission officielle d'escorter une flotte de marchands vers Smyrne, mais, aussi une autre secrète qui consistait à apporter une somme de près de 10 tonnes d'or et de près de 100 d'argent auprès du prince de Savoie pour qu'il se rallie au camp anglais, mais son navire, le *Sussex*, coula le 19 février 1694. Les fouilles menées par une entreprise américaine sur le site sont l'objet de litiges entre les gouvernements espagnols, anglais et américains, sachant que le butin est estimé à près de £279 millions.
- 11 Quand à Tourville, il en réchappe par deux fois : voir Daniel Dessert, *Tourville*, Paris, Fayard, 2002, p. 97.
- 12 Philippe Hrodej, *L'Amiral Du Casse, l'élévation d'un Gascon sous Louis XIV*, Paris, Librairie de l'Inde, 1999.
- 13 Nevill se retrouva comme seul officier chargé de ramener l'escadre, mais il mourut dans l'année : voir Jean-Yves Nerzic et Christian Buchet, *Marins et Flibustiers du Roi-Soleil Carthagène 1697*, Aspet, PyrÉGraph, 2002, p. 210 ; Christian Buchet, « Quantification des pertes dans l'espace Caraïbe et retombées stratégiques », dans *L'Homme, la santé et la mer*, op. cit., p. 177-221.

relation avec le mode de vie : de nombreux officiers souffrent de la goutte ou de la gravelle. Ainsi, Mathurin Gabaret meurt en 1671 lors de son voyage pour prendre les eaux dans les Pyrénées pour soigner sa goutte<sup>14</sup> ! Langeron, connu pour son penchant pour le vin, meurt d'apoplexie « sans être gros ni vieux » (Saint-Simon)<sup>15</sup>.

En dépit de ces risques et de ces maladies, les officiers généraux vivent longtemps, si l'on se réfère aux données sur les sociétés de cette époque<sup>16</sup>. Diverses façons s'offrent pour l'observer. Une comparaison avec d'autres groupes sociaux identiques, ou proches – comme les officiers généraux de l'armée –, est judicieuse. Malheureusement, comme il n'existe que les travaux d'André Corvisier pour la période concernée, elle ne peut être menée que pour la France<sup>17</sup>. L'analyse est plus pertinente si l'on compare ces données à celles d'autres groupes du milieu maritime, notamment aux capitaines de vaisseau ou aux marins. Alain Cabantous indique que, pour la région de Dunkerque, la moyenne d'âge au décès des marins et matelots se situe, dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, à 35 ans<sup>18</sup>, mais elle est de 46 ans pour les capitaines anglais et de 55 ans pour les français entre 1643-1669. Plusieurs raisons peuvent expliquer cet écart : la prise de risque dans un combat, la sous-représentation quantitative vis-à-vis des capitaines et autres officiers, mais aussi l'alimentation et les conditions de vie. Cette mortalité maritime révèle pourtant une surprise géographique : les ports et les lieux en mers constituent normalement l'essentiel des lieux de décès, mais, pour les officiers anglais et français, il n'est pas rare de voir apparaître des villes de l'intérieur, ou la capitale, alors que ce fait reste exceptionnel pour les Néerlandais<sup>19</sup>.

122

14 Dr Adams Bruce, B.-M. Sebastian et J. Carter, « Honoring the Admiral: Boerhaave-van Wassenauer's syndrome », *The International Society for Diseases of the Esophagus*, Journal n° 19, 2006, p. 146-151 ; Roberto Barazzutti, « Les Gabaret : trois générations d'officiers de la marine de Louis XIII à Louis XIV », dans *Pièces et notices pour servir à l'histoire d'Angoulins-sur-Mer*, n° 3, 3<sup>e</sup> trimestre 2007, p. 9-21.

15 Saint Simon (duc de), *Mémoires*, t. VIII, p.412.

16 Malgré les décès dus aux suites de couches, certaines épouses vivaient plus longtemps que leurs maris. Du côté anglais, on dénombre 22 cas où la femme décède après son mari contre 16 dans le cas inverse. La durée de vie moyenne est de 66 ans pour les 11 personnes pour lesquelles les informations existent.

17 André Corvisier, « Les généraux de Louis XIV et leur origine sociale », *XVII<sup>e</sup> siècle*, 1959, p. 23-53, reproduit dans le livre *Les Hommes, la guerre et la mort*, Paris, Economica, 1985, p. 145-175 ; H.L. Zwitser, *De Militie van de staat. Het Leger van de Republiek der Verenigden Nederlanden*, Amsterdam, Van Soeren & Co, 1991, p. 107-134 concerne, globalement, la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle.

18 Cette moyenne au décès est de 42 ans pour ceux vivant des métiers de la terre, 45 ans pour les journaliers, 56 ans pour les négociants et 66 pour les rentiers : voir Alain Cabantous, *Dix Mille Marins face à l'Océan*, Paris, Publisud, 1991, p. 267-289.

19 Les lieux de décès des capitaines de vaisseaux et de galères des années 1643-1669 les plus fréquemment cités sont d'abord les ports, puis les villes de l'intérieur – Paris notamment – et enfin les lieux de batailles, suivis des colonies et en mer : voir Roberto Barazzutti, *Les Officiers*

La mer façonne diversement la vie de famille des acteurs. Les travaux d'Alain Cabantous et de Gregory Boyer, entre autres, ont souligné ce point pour ceux qui vivent des métiers de la mer : la structure démographique et familiale ferait d'eux des gens à part. En ce domaine, les officiers généraux constituent-ils un groupe particulier ? Pour tenter de répondre à cette question, il faut pouvoir disposer de séries d'informations quantitativement et qualitativement nombreuses. Or, celles concernant la vie de famille des officiers sont rarement complètes parmi les sources utilisées. Néanmoins, malgré cette lacune, le constat est que l'officier général, et ce quel que soit son pays, se démarque peu.

Prenons, par exemple, la structure familiale. Le tableau 5 montre que la majorité des officiers se sont mariés<sup>20</sup>. Le nombre plus grand de célibataires parmi les officiers français est à mettre en relation avec la présence importante de membres de l'ordre de Saint Jean de Jérusalem, plus communément appelé chevaliers de Malte. Quelques officiers généraux ont convolé plusieurs fois : par exemple, neuf officiers anglais ont eu plusieurs épouses – deux femmes pour Thomas Allin, John Narborough, John Norris, Edward Spragge et Arthur Herbert, trois pour George Rooke –. Il en est de même du côté néerlandais avec Martin Tromp et Michiel de Ruyter, les deux grands héros de l'époque, qui se marient chacun trois fois, et quatre fois pour Witte de With<sup>21</sup>. Certains ont eu une maîtresse – les Anglais Edward Spragge, Peregrine Osborne, Henry Killigrew, et le Français Job Forant, par exemple –, ou ont été considérés comme des hommes galants. Ce fut le cas de René Duguay-Trouin, mais aussi de Tourville<sup>22</sup>. Ce dernier fait partie des rares officiers dont le ménage malheureux se termina, en 1697, par une séparation (un seul cas du côté anglais). Tout en étant dans les normes de la société pour leur situation familiale, les officiers se distinguent quant à l'âge au mariage, globalement tardif chez les hommes mais dans la moyenne pour les femmes. Le mariage n'est pas un acte comme

---

*supérieurs des vaisseaux et des galères 1643-1669*, mémoire de Maîtrise, université Paris-Sorbonne, 1995.

- 20 Le niveau de l'âge au mariage des officiers anglais correspond à celui constaté pour la population masculine de ce pays, soit 27/28 ans ; mais, globalement, ils se marient avec des femmes plus jeunes que la moyenne des épouses du reste de la société, soit 25-27 ans : voir Barry Coward, *The Stuart Age England 1603-1714*, London, Longmann Press, 2003. Pour la population française, l'âge au premier mariage des femmes est de 24,5 ans, et celui des hommes de 27 ans : voir Michel Nassiet, *La France dans la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle 1661-1715*, Paris, Belin, 1997, p. 50-54. Pour une vue globale, Jean-Pierre Bardet et Jacques Dupaquier (dir.), *Histoire des populations de l'Europe*, Paris, Fayard, 1997, notamment le premier volume.
- 21 Voir la dernière biographie de ce personnage par Anne Doedens, *Witte de With 1599-1658 Werelwijde strijd op zee in de Gouden Eeuw*, Hilversum, Uitgeverij Verloren, 2008.
- 22 Michel Vergé-Franceschi, « Les officiers généraux 1669-1774 », *Revue historique*, n° 564, 1987, p. 335-360, ainsi que « Les officiers généraux de 1715 », *Revue historique*, n° 553, mars 1985, p. 131-157, et Daniel Dessert, *Tourville, op. cit.*, p. 316-326.

les autres : l'étude du milieu social de l'épouse ou du montant de la dot<sup>23</sup> révèle l'existence, dans plusieurs cas, d'une stratégie familiale commune à cette époque<sup>24</sup> : pour les maris officiers de marine, comme pour les autres, le choix de la conjointe constitue un point capital dans la carrière.

Le rôle des mères et des épouses mériterait à lui seul une étude<sup>25</sup>. C'est manifeste dans le cas néerlandais : les mères et épouses d'officiers et de marins néerlandais jouent dans ce pays un rôle capital de par leur statut juridique et du fait du système d'approvisionnement des navires et de l'emploi de leurs maris et fils. Les archives notariées contiennent de nombreuses quittances et d'actes de fondée de pouvoir laissés par des marins et des officiers<sup>26</sup> pour, entre autres, leur donner pouvoir pour ester en justice, et surtout pour mener des démarches « commerciales » en sollicitant les fournisseurs, en réglant les sommes dues et en allant devant les Amirautés réclamer les salaires non payés !

124

La taille du ménage était assez petite pour l'époque : les femmes des officiers généraux ont à peine deux enfants et demi, mais en réalité ce chiffre cache des distorsions<sup>27</sup>. Ainsi, parmi les couples anglais et néerlandais, il y a quasiment autant de mariages sans descendance que de mariage avec plus de 10 enfants<sup>28</sup> ! Par ailleurs très peu d'enfants adultérins sont avérés<sup>29</sup>. Dans le camp anglais, cela se retrouve dans trois cas : Thomas Allin – bien qu'il soit marié ! –, George Churchill et Robert Holmes<sup>30</sup> ; de même, chez les Français, mais aucun du côté néerlandais ! L'influence de la mer sur la vie de famille pourrait se mesurer, par ailleurs, en

23 La dot varie de 24 à 42 000 livres tournois parmi les officiers français de la période 1643-1669, mais, elle peut atteindre 350 000 pour Tourville, ou 750 000 pour le marquis de Grancey.

24 Parmi les officiers néerlandais, ceux-ci se marient avec la fille d'un capitaine ou d'un marchand, mais ils recherchent l'ascension sociale par un mariage avec une fille d'un régent, d'un conseiller, ou d'un maire.

25 Danielle Van den Heuvel, « Getrouwd met Jan Compagnie. Oost-Indievaarders en hun echtgenotes in Enkhuizen en omgeving (1700-1750) », *Tijdschrift voor zeegeschiedenis*, n° 23, 2004-1, p. 30-42 ; Annette De Wit, « Zeemansvrouwen aan het werk. De arbeidsmarktpositie van vrouwen in Maassluis, Schiedam en Ter Heijde (1600-1700) », *Tijdschrift voor sociale en economische geschiedenis*, n° 3, 2005-2, p. 60-80.

26 Cette source a permis de reconstituer une partie de la carrière de deux officiers français aux Provinces-Unies, Jacques et Job Forant : voir Roberto Barazzutti, « Job Forant : quelques précisions sur un marin méconnu ! », *Chronique d'histoire maritime*, n° 57-58, mars 2005, p. 15-24.

27 Plus précisément 2,3 du côté anglais, et 2,4 du côté français. La moyenne dans la société française est de 4,7 enfants par femmes : Michel Nassiet, *La France, op. cit.*, p. 50-54.

28 Deux mariages néerlandais et quatre anglais n'ont pas eu de descendance, alors qu'au moins deux mariages néerlandais – Cornelis Evertzen, né en 1610, et Martin Tromp –, ainsi que trois unions anglaises, se terminent avec plus de 10 enfants chacun.

29 Il est difficile de trouver dans la masse des archives une reconnaissance ou une rumeur qui indique la filiation entre un enfant naturel et un officier présumé. Dans le cas des officiers français, il existerait une particularité : au cours de la période 1643-1669, tous les chevaliers de Saint Jean de Jérusalem n'ont pas respecté le vœu de chasteté. Sur les 4 officiers ayant des enfants illégitimes durant cette période, tous sont des membres de cet ordre de chevalerie.

30 Richard Ollard, *Man of War, Sir Robert Holmes and the Restoration Navy*, London, Phoenix Press, 2001, première édition 1969.



étudiant les dates de naissance des enfants, mais ici aussi la prudence reste de mise. Pour quelques couples, la similitude entre le moment de la conception, la veille d'un embarquement et la durée de la campagne est flagrante, mais elle ne l'est pas statistiquement à ce jour<sup>31</sup>, faute de données réellement fiables.

En dépit de quelques différences, les officiers généraux restent donc fidèles aux structures et hiérarchies constitutives de la société de leurs temps. D'où quelques réflexions qui nous amènent à nous pencher sur leur origine aussi bien sociale que géographique.

#### Mythes et réalités sur le statut social et les origines de l'officier : la mer comme vecteur ou facteur d'ascension sociale ?

Du fait de l'influence des idéologies politiques parmi les divers courants de la recherche historique, la recherche française s'est longtemps focalisée sur les classes sociales des officiers. Le thème couramment développé a été la confrontation entre officiers bleus (nobles) et officiers rouges (roturiers). En Angleterre, une démarche quasi identique a existé, avec l'accent mis sur l'opposition entre *gentlemen* et *tarpaulin* (littéralement toile goudronnée), c'est-à-dire entre les gens bien nés et les autres, plus humbles, qui ont fait leur début de carrière dans la marine marchande<sup>32</sup>. Cette problématique est inexistante aux Pays-Bas où les rivalités entre officiers étaient surtout économiques et politiques. Il est effectivement important de s'interroger sur la part des nobles parmi les officiers de marine. Le constat est celui d'un mouvement, pas forcément continu, mais quasi simultané « d'aristocratisation » du corps des officiers qui atteint son maximum au XVIII<sup>e</sup> siècle. Cette volonté manifeste d'anoblissement de la marine<sup>33</sup> est claire en France<sup>34</sup> ; au contraire, en Angleterre ainsi qu'aux Pays-Bas, il n'existait pas de réelle distanciation concernant la vie maritime entre la noblesse et le reste de la population<sup>35</sup>. Dans ces deux pays, depuis les

31 Ainsi, les deux filles de Cloudisley Shovell ont été conçues en début d'année, période durant laquelle les préparatifs pour la prochaine campagne sont en cours : voir Simon Harris, *Sir Cloudesley Shovell. Stuart Admiral*, Kent, Spellmount, 2001.

32 John Davies, *Gentlemen and Tarpaulins*, *op. cit.*, p. 16-66.

33 Ainsi, en 1669, près de 40 % des capitaines de vaisseau sont des roturiers, mais en 1715 ils ne sont plus que 30 %, et même 25 % pour 1679-1688 : voir Michel Vergé-Franceschi, Marie-Christine Varachaud et André Zysberg, « Qui étaient les capitaines... », *art. cit.*, p. 323.

34 Voir le tableau 6.

35 Numériquement, la noblesse anglaise ou néerlandaise compte moins dans la société qu'en France. Sur la noblesse néerlandaise, voir Karel Bruin, « Adelsbeleid in Nederland. Notities bij recente ontwikkelingen », *Amsterdamse Sociologisch Tijdschrift*, n° 18, 1992, p. 119-133 ; Jaap Dronkers, « La noblesse néerlandaise a-t-elle conservé son importance sociale au cours du XX<sup>e</sup> siècle ? », discours présenté en français dans le cadre du séminaire « Réseaux familiaux et parenté dans les sociétés traditionnelles et contemporaines » du Centre Roland Mousnier, université Paris-Sorbonne, le 3 mai 2002. Cette communication a été publiée en anglais sous le titre, « Has the Dutch nobility retained its social Relevance during the 20<sup>th</sup> Century ? », *European Sociological Review*, n° 19, 2003, p. 81-96.

années 1570 la noblesse ne refuse pas de participer aux activités maritimes commerciales et guerrières<sup>36</sup>, alors qu'en France elle craint de déroger, malgré les lois prises en ce sens depuis Louis XIII<sup>37</sup>. Néanmoins, aux Provinces-Unies les passerelles entre les groupes sociaux tendent à se réduire à partir des années 1660 et, vers 1680, le corps des officiers dans son ensemble se ferme à ceux dont les origines sont plus humbles. En Hollande, dans l'Amirauté d'Amsterdam, à partir de 1708, les emplois de capitaine de vaisseau sont monopolisés par les fils de régents, et plus aucun fils d'un patron de navire marchand n'est capitaine.

En Angleterre, la situation diffère quelque peu. Les officiers généraux nobles ne sont que 10 sur les 52 cas recensés. « La confrontation » entre officiers *gentlemen* et *tarpaulins* résulte de l'histoire sociale et civile anglaise. Jusqu'en 1642, la couronne avait nommé beaucoup de lieutenants et de capitaines qui avaient une origine sociale aristocratique, ou qui provenaient de la *gentry*. Ces officiers, fortement qualifiés, subirent la purge infligée à partir de cette date par le Parlement. Ils furent remplacés par d'autres, provenant de la marine marchande. Avec la Restauration, en 1660, Charles II tenta d'intégrer les deux composantes. Les officiers nommés pendant l'Interrègne (1642-1660), qui servirent après 1660, étaient hétérogènes socialement. Certains provenaient des mêmes milieux sociaux que les officiers royalistes, comme Edward Mountagu (ancienne noblesse), ou George Ayscue (anobli en 1641). La majorité avaient un passé maritime : Richard Haddock était issu d'une famille qui naviguait depuis le XIV<sup>e</sup> siècle. D'autres provenaient du milieu marchand et détenaient des parts dans des navires ou des fonctions dans des ports. Les officiers *tarpaulins* qui prirent leur commandement après 1660, étaient moins originaires de ce milieu marin marchand du fait de la moindre utilisation dans la flotte de guerre de navires marchands. Ils étaient issus des côtes orientales, comme l'East Anglia : il faut y voir l'influence de la guerre anglo-néerlandaise mais aussi de l'attraction de Londres. Certains étaient propriétaires, mais les plus pauvres n'avaient pour ressources que leur poste dans la Navy. Socialement, les officiers royalistes ayant une expérience maritime, qui entrèrent après 1660, n'avaient que peu d'indifférenciation avec des officiers de l'Interrègne et des *tarpaulins*<sup>38</sup>.

36 Parmi les capitaines des gueux de mers dans les années 1570 plus d'un quart sont d'origines nobles !

37 La Reine Anne d'Autriche est Grand Maître de la Navigation et du commerce de 1646 à 1650. Il ne faut pas oublier la nomination du duc de Vendôme et de son fils le duc de Beaufort, qui sont des Grands, à cette charge, ainsi que des bâtards du roi Louis XIV comme amiral. En Angleterre, l'exemple le plus célèbre de Grand nommé à la tête de la marine est celui du prince Rupert, sans oublier aussi le duc d'York, futur roi d'Angleterre.

38 Voir John Davies, *Gentlemen and Tarpaulins*, *op. cit.*, p. 16-66, ainsi que les travaux de Norbert Elias, et leurs commentaires, notamment par René Moelker, « Elias, Maritime Supremacy and the Naval Profession. On Elias Unpublished Studies in the Genesis of the Naval Profession », *British Journal of Sociology*, n° 54, p. 373-390 ; un excellent résumé est

Cela ne mit pas fin à une certaine animosité entre gens bien nés et ceux venant d'autres classes, laissant intact le prestige de la noblesse. Cette dispute n'était pas nécessairement que sociale, elle était aussi politique, voire humaine, car il existait une compétition pour les places. Ainsi, après 1660, les officiers dits *tarpaulins* n'obtenaient leur premier commandement qu'à un âge moyen de 39 ans, contre 25 ans pour les *gentlemen*<sup>39</sup>.

La place de la noblesse dans la marine militaire s'explique par la conception qu'étant une « caste » guerrière, elle est seule à même de mener le combat, de conduire les actions et de mener des opérations diplomatiques. L'armée est le corps de prédilection, mais les relations entre celle-ci et la marine sont plus fréquentes qu'on ne le croit. Cela se traduit par le transfert de généraux de l'armée de terre vers la marine, comme les Wassenauer<sup>40</sup> ou van Ghent, qui est le colonel des « mariniers », l'infanterie de marine néerlandaise. L'inverse existe aussi : lors de la Fronde, Guillaume d'Alméras quitte la marine et sert dans la cavalerie comme maître de camp. Thomas Butler est lieutenant général de cavalerie en 1665 ; quant à George Legge, il est général d'artillerie dans les Flandres en 1678. De similitudes tactiques existent entre les deux entités, notamment la division de la flotte en trois – aile gauche, centre et aile droite – rejoint celle de l'armée : avant-garde, corps de bataille et réserve, et il existe des équivalences en France, comme le souligne l'ordonnance du 10 novembre 1697 :

Grade de l'armée terre	Grade de la marine
Lieutenant général	Lieutenant général des vaisseaux et lieutenant général des galères
Maréchal de camp	Chef d'escadre de vaisseau et chef d'escadre de galères
Colonel d'infanterie	Capitaine de vaisseau et capitaine de galère
Lieutenant colonel d'infanterie	Capitaine-lieutenant de galère, capitaine de galiote et capitaine de frégate
Capitaine d'infanterie	Lieutenant de vaisseau et lieutenant de galère

Par ailleurs, dans bien des cas, des officiers de marine n'hésitèrent pas à se mettre à la tête de troupes ou de marins, dans un combat d'infanterie, ou lors d'un débarquement : par exemple, lors de la campagne sur les côtes italiennes en 1647, ou lors de l'expédition contre Djidjelli (Gigery) en 1664<sup>41</sup>.

fourni par N.A.M. Rodger, *The Command of the Sea, op. cit.*, p. 50-64 et 112-135. Depuis cette date, il est paru un livre regroupant les études sur l'œuvre de Norbert Elias par René Moelker et Stephen Mennell, intitulé *The Genesis of the Naval Profession*, Dublin, University College Dublin Press, 2007.

39 John Davies, *Pepys's Navy, Ship, Men en Warfare 1649-1689*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2008.

40 Ce fait se traduit par ailleurs par une certaine similarité dans les grades. Ainsi, en Angleterre, sous Cromwell, les flottes sont dirigées par des « *General at Sea* » ; ce sont Blake, Popham, Penn, Deane et Montagu.

41 Sur les relations entre la marine et l'armée de terre en France, voir l'article d'André Corvisier, « Quelques réflexions sur les relations entre l'armée et la marine », dans M. Acerra, J.-P. Poussou, M. Vergé-Franceschi et A Zysberg (dir.), *État, marine et société*, Paris, PUPS, 1995, p. 123-134.

Il est difficile de séparer ce point du facteur principal qui est le préjugé social en faveur de la noblesse et de son don de commandement<sup>42</sup>. Dans une lettre de 1662, le duc de Beaufort écrit : « Ce qui est bien nécessaire à la marine est d'y faire entrer des gens de qualité qui ayent du bien. Cela pare bien la marchandise et avec l'expérience de bons lieutenants, le service s'en fait mieux »<sup>43</sup>. Toutefois cette noblesse n'est pas uniforme : il y a l'ancienne – celle avant le xv<sup>e</sup> siècle –, la récente – xvi<sup>e</sup>-xvii<sup>e</sup> siècles – et celle encore plus récente concernant ceux qui sont nés roturiers et qui ont été anoblis<sup>44</sup>. Ce dernier point, trop souvent oublié, mérite d'être signalé : la mer permet de changer de statut, elle est vecteur d'ascension sociale. Plusieurs officiers généraux ont été anoblis en Angleterre et en France – mais aucun aux Pays-Bas<sup>45</sup> –, pour des raisons politiques (soutien au parti royaliste en Angleterre, comme Allin), ou pour récompenser la bravoure lors d'une bataille ou campagne (Shovell, Narborough<sup>46</sup>, Job Forant, Jean Bart, René Duguay-Trouin). L'année 1704 constitue un record en Angleterre avec 5 officiers de marine faits chevaliers : George Byngs, Thomas Dilkes, James Wishart, John Jennings et John Leake.

Cette possibilité de reconnaissance sociale peut être le résultat d'une somme de services rendus à l'État non pas par un seul officier, mais par sa famille entière, et ce sur plusieurs générations. Dans chaque pays, il existe des familles qui ont généré des lignées directes de marins : Evertzen – 9 officiers dont 7 deviennent officiers généraux<sup>47</sup> –, Banckert – 11 officiers dont 9 capitaines<sup>48</sup> –, ou Van Nes – 8 capitaines –, aux Provinces-Unies ; Duquesne, Forant, Valbelle en France. Pour l'Angleterre, ce ne sont que les familles Wager et Norris, mais, en réalité, il en existe beaucoup plus si l'on tient compte des cousins et autres alliés familiaux. Certaines de ces lignées ont commencé à la fin du xvi<sup>e</sup> siècle

42 Voir l'ouvrage d'Hervé Drevillon, *L'Impôt du Sang. Le Métier des armes sous Louis XIV*, Paris, Tallandier, 2005.

43 Dans une autre lettre de la même année, il dit à propos du choix de Massé et de Gombault comme capitaines : « Enfin, Monsieur, étant tout deux de très basses naissances, ils ne peuvent pas soutenir le poids de leurs charges ». Dès le 2 mars 1666, Colbert désire des capitaines issus de bonnes familles. Le 29 juillet 1669, il s'accroche plus que jamais à cette idée. Il faut, pense-t-il, « élever des jeunes gens de bonne famille dans les emplois de la marine ».

44 Voir ci-dessous le tableau 6 ; voir aussi les nombreuses enquêtes de maintien dans la noblesse des années 1660. Ainsi, à titre d'exemple, un arrêt du conseil du roi du 16 mai 1669 maintient en leur qualité de noble et d'écuyer, Hector des Ardents, seigneur de Frontenac, chef d'escadre des armées navales de Sa Majesté, Edme des Ardents, sieur de Gumery, et dame Trémolet, veuve de Charles des Ardents.

45 Certains sont anoblis par des puissances étrangères : en 1660, de Ruyter est fait noble par le roi du Danemark. Il sera, ainsi que Martin Tromp, fait chevalier de l'ordre de Saint-Michel.

46 33 officiers généraux anglais sur 52 ont été anoblis ou faits chevaliers au cours de la période.

47 Doeke Roos, *Twee Eeuwen varen en vechten 1550-1750. Het Admiralengeslacht Evertsen*, Vlissingen, ADZ, 2003.

48 G.J.A. Raven, « De Banckerts », *Marineblad*, 1982, p. 518-526.

ou au début du XVII<sup>e</sup> siècle – Evertzen, Ruyter<sup>49</sup>, Tromp<sup>50</sup>, Banckert pour les Provinces-Unies –, d'autres sous les règnes de Louis XIII et de Louis XIV – Duquesne, Forant, Beaulieu, Gabaret –. Toutefois, à l'aune des informations généalogiques, il semble que ces gens constituent une minorité si l'on prend l'ensemble du corps des officiers, et encore moins si l'on s'en tient aux officiers généraux. L'Angleterre constitue un cas à part.

La méthode personnelle, que j'ai intitulée « de l'étoile », m'a permis d'illustrer cela d'un point de vue statistique ; elle consiste à répertorier les fonctions exercées par les pères, frères et enfants des officiers. Elle n'existe pour l'heure que pour les officiers français qui ont atteint au moins le grade de capitaine de vaisseau ou de galère entre 1643 et 1669<sup>51</sup>. Du côté des Néerlandais et des Anglais, une diversification prononcée existe concernant les fonctions et métiers exercés par les pères : pasteur (le père de John Berry est vicaire, celui de James Wishart est un révérend), juge ou personnel de justice (John Kempthorne est fils d'un *attorney* tout comme Arthur Herbert et Edward Popham), tanneur (John Benbow), brasseur (van Almonde ou De Ruyter, mais leurs pères sont aussi apothicaire et marin), meunier (Tjerk Hiddes de Vries), imprimeur (Elsevier), marchand de bois (van Callenburgh), cordonnier (Myngs), avec une présence toutefois prééminente de fils de marchands – cinq cas pour les officiers anglais –, de marins ou de militaires – treize cas parmi les officiers anglais, comme John Leake, fils d'un maître canonier. Signalons, du côté français, que le père d'André Nesmond fut président au mortier au Parlement de Bordeaux, que celui d'Alain Emmanuel de Coetlogon était conseiller du Roi au Parlement de Bretagne<sup>52</sup>, tandis qu'Élisée Court de la Bruyère était le fils d'un avocat. Les cas où le père des officiers généraux français exerçait une fonction militaire ou maritime, sont majoritaires. Citons, à titre d'exemple, les frères Certaines, ou bien le marquis Joseph Andrault de Langeron<sup>53</sup>.

49 Ronald Prud'Homme van Reine, *Rechterhand van Nederland. Biografie van Michiel Adriaenszoon de Ruyter*, Amsterdam, De Arbeiderspers, 1996.

50 Ronald Prud'Homme van Reine, *Schittering en Schandaal. Biografie van Maerten en Cornelis Tromp*, Amsterdam, De Arbeiderspers, 2001.

51 Voir plus loin le tableau 7. Les résultats de cette méthode dépendent des données existant dans les sources sur les origines familiales, celles sur les officiers nobles ou anoblis étant plus nombreuses que pour les officiers restés roturiers. Ce travail, inexistant pour les officiers généraux étrangers, est rendu difficile par l'absence d'informations de cette nature. Dans le cas des officiers généraux anglais, la fonction du père n'est connue que dans 32 cas sur 67.

52 Michel Vergé-Franceschi, « Les Nesmond, une dynastie bordelaise d'officiers des vaisseaux », dans Silvia Marzagalli (dir.), *Bordeaux et la Marine de guerre XVII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 2002, p. 15-28.

53 Jacques de Certaines, « Les Certaines-Fricambault, huit officiers de marine dans l'Ordre de Malte, la Marine royale et la guerre de course entre 1632 et 1704 », dans *Nivernais et Marines*, actes du colloque du 23-24 octobre 2009, Guérigny, Les Amis du Vieux Guérigny et le Centre d'études de la métallurgie nivernaise, 2010, p. 81-86 ; Michel Vergé-Franceschi, « Le comte de Langeron (1649-1711), gouverneur du Grand Canal de Versailles », dans *Nivernais et Marines*, op. cit., p. 87-97.

Les lignées d'officiers de marine relèvent de différents facteurs endogènes et exogènes à la famille. Exogène, et non des moindres, la volonté des gouvernements de créer une marine, et de maintenir celle-ci comme une force permanente. Elle est à l'origine de la constitution au cours de la période 1620-1670 d'un corps permanent d'officiers rémunérés. Endogène, la volonté familiale mêlant relation et nécessité, mais cela n'est pas sans risque. Ayant atteint son but, une famille peut décider de se détourner de son milieu d'origine, et chercher à exercer des métiers plus en adéquation avec son nouveau statut. Dans la société française d'Ancien Régime, avec le temps, une famille anoblée s'oriente vers les métiers propres à la noblesse. C'est un fait qui touche les familles qui ont donné des officiers de marine. Cette stratégie se concrétise par une diversification des fonctions et des métiers des enfants, ainsi que des alliances. L'autre facteur est à mettre en relation avec la faiblesse de la natalité : une lignée peut se terminer faute de descendance masculine, ou de la mort prématuré d'un mâle : c'est le cas des familles Evertsen et Ruyter en ligne directe. À l'inverse, une lignée a la possibilité de se perpétuer par des branches collatérales : cousins éloignés, famille par alliance... L'exemple le plus manifeste est celui de Thomas Allin : il fait entrer dans la Navy des membres des familles Ashby, Utbers, Leake, Mighell et Anguish, qui ont toutes un lien de parenté avec lui. Les relations sociales et géographiques jouent un rôle autant que la naissance<sup>54</sup>. C'est la pratique dite de *patronage* (synonyme de clientélisme en France) très courante en Angleterre. Dans la marine anglaise, les officiers généraux ou les capitaines avaient la possibilité de favoriser l'avancement et la carrière de leur protégé par le fait qu'ils pouvaient délivrer des commissions donnant accès à un emploi. Ainsi, Arthur Herbert favorisa plusieurs officiers qu'il eut comme clients, tels Aylmer, Benbow, Rooke ou Shovell. Ce réseau de clientèle était par nécessité extensible et fluctuant. En effet, la disparition d'un patron, que ce soit de manière naturelle, ou par exclusion de la marine, compromettrait la carrière de ses clients. Ainsi, Rooke changea de patron à la suite de la mort au combat de celui qui l'avait entraîné dans la marine, Spragge, pour se retrouver auprès d'Herbert. Shovell eut comme premier patron Myngs puis Narborough ; il fut par la suite lui-même à la tête de son propre réseau, qui inclut Norris.

L'étude géographique des origines des officiers n'a que peu de sens pour les personnes originaires du Royaume-Uni ou des Provinces-Unies. En effet, pas un endroit de ces nations n'est à plus de 100 à 150 km des côtes. Ajoutons aussi la

54 N.A.M. Rodger, *The Command of the Sea*, *op. cit.*, p. 115. Sur le clientélisme et le patronage voir, par exemple, l'ouvrage en hommage à Roland Mousnier, *Clientèle et fidélité en Europe à l'époque moderne*, Paris, PUF, 1981 notamment l'article d'André Corvisier, « Clientèle et Fidélité dans l'armée française aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles », p. 213-236.

prise de conscience de l'importance de la mer dans la construction de l'identité nationale dès le XVI<sup>e</sup> siècle. Cette démarche est plus intéressante dans le cas de la France : une partie importante de son espace se trouve éloignée de la mer, notamment la capitale. Toutefois, une surprise de taille apparaît dès lors que l'historien s'intéresse à l'origine géographique des officiers : sous Louis XIV, près du tiers des capitaines de vaisseau est originaire d'une région qui n'a pas de façade maritime ! Cet aspect reflète les choix des modes de recrutement : clientélisme (comme en Angleterre), recrutement de nombreux chevaliers de l'ordre de Saint Jean de Jérusalem<sup>55</sup>. Le 30 août 1669, Colbert écrit à l'intendant Arnoul pour « connaître le nom de tous les chevaliers de Malte qui arment en course et leur réputation, afin que le roi choisissent les plus braves pour servir sur ses armées navales »<sup>56</sup>.

De nouvelles problématiques et axes de recherches s'ouvrent donc : existe-t-il un groupe d'officiers originaires d'une région ou façade maritime qui prédomine durant une période ou non<sup>57</sup> ? Ces régions qui fournissent le plus d'officiers sont-elles aussi celles qui donnent le plus de matelots ou d'officiers généraux ? Au-delà de ces pistes de recherches, il semble capital de s'interroger sur le métier d'officier de marine et plus précisément sur le cursus suivi, en particulier par les officiers généraux.

#### Métiers et fonctions : le parcours d'un officier général

Les officiers généraux ne sont qu'une minorité, et l'accès à ce grade ou fonction est le mélange de nombreux facteurs conjoncturels, sociologiques et politiques<sup>58</sup>. Sur les 124 capitaines de vaisseau français ayant obtenu leur première commission entre 1660 et 1669, douze devinrent chef d'escadre par la suite, soit 10% environ. En 1662 et en 1666, respectivement 27 et 26 officiers reçoivent leur première commission comme capitaine de vaisseau. À chaque promotion, trois obtiennent un brevet de chef d'escadre des vaisseaux : pour les capitaines nommés en 1662, ce sont Panetié, Thurelles Thiballier et Rouxel

55 Colbert, originaire de Champagne, fit rentrer de nombreux membres de sa famille dans l'administration de la marine et le commandement : voir Daniel Dessert, *Tourville, op. cit.*, p. 47-48 et 221-228.

56 Michel Vergé-Franceschi, *Marine et éducation, op. cit.*, p. 120

57 Cela revient à effectuer une comparaison entre les officiers de différents groupes de régions par période, analyse qui n'existe que pour les officiers de marine des années 1643 à 1669 : voir Roberto Barazzutti, *Les Officiers supérieurs, op. cit.*, p. 71-100 ; *id.*, « Bourguignons et Nivernais officiers de marine et corsaires des rois Louis XIII et Louis XIV », dans *Nivernais et Marines, op. cit.*, p. 63-80.

58 N.A.M. Rodger, « Commissioned Officers' Careers in the Royal Navy, 1690-1815 », *Journal for Maritime Research* <www.jmr.nmm.ac.uk>, July 2001 ; Michel Vergé-Franceschi souligne que seuls les plus résistants aux conditions de vie sur mer ont pu, en sus de leur condition sociale, être nommés à ces fonctions : voir Michel Vergé-Franceschi, « Les gérontes à la mer », art. cit., p. 253-269.

Medavy de Grancey ; pour ceux de 1666, ce sont Tourville, Davy d'Amfreville et Guerusseau du Magnou<sup>59</sup>. Avant de tenter de définir la carrière type d'un officier général, il paraît nécessaire de préciser rapidement l'organisation et la structure des marines des trois pays étudiés.

Parmi les trois puissances maritimes, les Provinces-Unies apparaissent comme celle qui a eu l'organisation la plus stable. La structure mise en place en 1597, et qui dura jusqu'en 1795, est de type fédéral, basée autour des 5 Amirautés (Hollande, Meuse, Zélande, Frise et Noorderkwartier)<sup>60</sup>. Chaque Amirauté est composée par des représentants de la province et en Zélande de celui du stathouder. Chacune a en charge l'armement d'une flotte selon les besoins. Elle a un pouvoir décisionnel qui paraît plus important que celui du stathouder. Ce dernier exerce une fonction d'amiral suprême toute symbolique. Son pouvoir se limite à la nomination des capitaines de vaisseau permanents, dits ordinaires, entre les deux candidats qui lui sont présentés par les Amirautés. Quant aux provinces maritimes, elles désignent les officiers généraux. Il en existe trois jusqu'en 1653, puis dix en 1653, et seize en 1665, régulièrement soldés, auxquels il faut ajouter les chefs d'escadres temporaires.

132

L'organisation de la marine en France apparaît plus centralisée. À la tête, on trouve un Grand Maître de la navigation et du commerce, entre 1626 et 1669, puis un Amiral de France de 1669 à la Révolution<sup>61</sup>. En dessous, se trouvent ceux qui forment le corps des officiers généraux : les lieutenants généraux, créés en 1652, et surtout les chefs d'escadre avec titre de province, créés à partir de 1627, auxquels il faut ajouter les chefs d'escadre temporaires pour les flottes et les expéditions exceptionnelles<sup>62</sup> – Guillaume d'Almérás en 1650, Edme Certaines de Villemoulins en 1653, son frère Pierre Certaines de Fricambault en 1654, et Mathurin Gabaret en 1655 –, ou des lieutenants généraux provisoires ayant commandement sur l'armée et la marine. En 1646, La Meilleraye est

59 Roberto Barazzutti, *Les Officiers supérieurs*, op. cit.

60 Pour plus de détail, voir J. R. Bruijn, « Les États et leurs marines de la fin du XVI<sup>e</sup> à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle », dans Philippe Contamine (dir.), *Guerre et concurrence entre les États européens du XIV<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, PUF, 1998, p. 83-121.

61 Sur le Grand Maître de la navigation, voir Alan James, *The Navy and Government in Early Modern France 1572-1661*, Royal Historical Society, Rochester, Boydell Press, 2004 ; Michel Vergé-Franceschi, *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*, Paris, Éditions du CNRS, 1991. Pour un aperçu du haut commandement de la marine française, Étienne Taillemite, « Tourville et le haut commandement de la marine sous Louis XIV », dans *Tourville et les Marines de son temps*, actes du colloque du département de la Manche des 19-21 septembre 2001, Saint-Lô, Archives départementales de la Manche, 2003, p. 221-232.

62 Mathieu de Molé, chevalier de l'ordre de Malte, mort en 1658, est désigné comme étant chef d'escadre dans l'ouvrage *Description de l'île de Porquerolles* faite en octobre 1751 par Milet de Mouville ou Monville, directeur des fortifications de Provence. C'est la seule attestation que nous ayons de ce fait. Information aimablement transmise par Monsieur Pierre Laures.



nommé lieutenant général des vaisseaux et des galères, tout comme Godefroy d'Estrades en 1647, ou Massué de Ruvigny en 1666<sup>63</sup>.

En Angleterre, la structure est moins centralisée qu'en France<sup>64</sup>. Malgré l'existence d'un Lord High admiral, c'est à partir de 1628, qu'un comité, le *board of admiralty*, se charge de contrôler la marine. Mais, entre 1648 et 1660, la fonction de commandement est donnée, du fait du régime militaire, à des officiers appelés « General at Sea » (général à la mer)<sup>65</sup>. Il existe par ailleurs des officiers commandants d'escadre pour la durée d'une mission qui portent parfois dans les documents le titre d'amiral. Toutefois, avec la Seconde Guerre anglo-néerlandaise, la répartition de la flotte fut faite en fonction de trois couleurs : *Red*, *Blue* et *White*, chacune de ces divisions ayant un amiral, un vice-amiral et un contre-amiral (*rear admiral*).

La nomination à un grade se traduit par l'envoi soit d'une commission – dans le cas d'une fonction temporaire et notamment dans la première moitié du XVII<sup>e</sup> siècle, sauf en Angleterre où la commission est la norme –, soit d'un brevet qui est donné afin de permettre la constitution d'un corps d'officiers et sa pérennisation. Un mouvement d'uniformisation est, par ailleurs, décelable à tous les niveaux du corps des officiers. À partir des années 1620-1630, les différents régimes tendent à instaurer un corps permanent, rapidement disponible, en l'entretenant même à terre : en 1626, les Provinces-Unies créent un corps de 60 capitaines dits ordinaires<sup>66</sup>, accru à partir de 1661-1663. L'autre signe de cette uniformisation est le développement, à partir des années 1670-1690, de la hiérarchie par création de nouveaux grades – en France, création du grade de capitaine de galiote et aux Provinces-Unies, de capitaine lieutenant –, ou une meilleure définition des fonctions. La terminologie néerlandaise et anglaise emploie plus fréquemment le terme de *commandeur* qui a plusieurs sens : cela peut être donné à capitaine élu ou désigné implicitement par ses confrères du fait de son expérience ou de sa renommée pour diriger la flotte, pratique courante dans les flottes de pêches ou marchandes notamment celles de la V.O.C. et de la W.I.C., ou bien à un lieutenant qui dirige un navire militaire, non classé parmi les quatre premiers rangs (sens usuel du côté anglais), voire une petite escadre, comme ce fut le cas pour John Norris nommé en

63 Ces personnages n'ont pas été intégrés dans la présente étude.

64 J. R. Bruijn, « Les États et leur marine... », art. cit., p. 98-100, 102-109.

65 Il y avait eu déjà un précédent au XVI<sup>e</sup> siècle où, au lieu de parler d'amiral, c'étaient des généraux, avec comme adjoints des vice-amiraux et lieutenants amiraux. Les responsables des Amirautés locales se font aussi appeler lieutenant-amiral alors qu'ils n'ont quasiment pas de fonction de commandement militaire.

66 Ces personnes, d'un certain âge dans le métier, ont la charge de diriger les navires pour les blocus et les croisières. Les jeunes sont dits capitaines extraordinaires, et ne dirigent des navires que lors des convois. Dès la fin de la campagne, ils sont licenciés. Cette distinction existe jusqu'en 1683, où elle disparaît dans les faits, mais il subsiste une différence salariale.

1697 commodore de l'escadre envoyée à Terre-Neuve<sup>67</sup>. C'est le cas aussi de Graydon qui, en 1701, est lui aussi commodore d'une escadre pour s'emparer de Terre-Neuve lors de la guerre de Succession d'Espagne. Le Néerlandais Jan Van Galen n'atteint jamais le grade de chef d'escadre. Commandeur de l'escadre hollandaise, il meurt en 1654 dans un combat en Méditerranée qui le fait rentrer parmi les héros maritimes.

Cette mise au point est nécessaire avant d'étudier la carrière d'officier général. Le déroulement de celle-ci n'est pas uniforme. Plusieurs profils entrent en considération en fonction de diverses variables. Quelques voies permettaient d'intégrer le corps des officiers de marine. Dans chaque pays, avant l'instauration des « cadets de la marine » – avant 1661, les *adelborsts* aux Provinces-Unies, et, en 1669, les gardes marine en France<sup>68</sup> –, le début de la carrière sur mer commence pour la majorité par l'emploi comme *boy* ou garçon auprès d'un membre de sa famille, ou d'une relation sur un navire marchand – Herbert, Norris, Duquesne, Evertzen, Tromp –, ou de guerre – Jean Baptiste Valbelle, Forbin, Van Almonde, Evertzen, Schey –, ou corsaire – Duguay-Trouin, Bart<sup>69</sup> –. Certains ont exercé des métiers différents avant de venir à celui de la mer : c'est le cas de Michiel de Ruyter, de Witte de With, ou de Nevill. Par ailleurs, deux autres modes de recrutement spécifiques existaient : le volontariat, plus fréquent en Angleterre qu'en France<sup>70</sup> ; l'emploi, en France, de membres de l'ordre de Saint Jean de Jérusalem – tels que Tourville, Certaines de Fricambault, le chevalier Paul<sup>71</sup>.

Le passage par des fonctions subalternes devient une tendance de fonds qui s'amplifie à partir de la décennie 1660-1670. Avant 1660, rares sont ceux passés

67 En anglais, le terme « capitaine » est un vocable particulier ; il désigne celui qui dirige un navire, donc aussi bien un lieutenant qu'un patron ! Un capitaine au sens français de chef de vaisseau est *post captain* ; on désigne ainsi celui qui dirige un navire des 4 premiers rangs.

68 Très peu de gardes marines devinrent officier général avant la fin du règne de Louis XIV. C'est le cas d'Élysée Court de la Bruyère qui, entré comme garde de la marine en 1684, est chef d'escadre en... 1715 ! Comme *adelborst* devenu officier général, on a Gérard Callenburgh et Philipps van Almonde. On n'a pas trouvé la date précise de la création des *adelborsts*. Certains officiers l'auraient été avant 1661.

69 Patrick Villiers, « Jean Bart, un corsaire devenu marin du roi », dans *Jean Bart, du corsaire au héros mythique*, Paris, Somogy, 2002, p. 36-53.

70 Ainsi, le roi Charles II d'Angleterre instaure en 1661 les *volunteer by order*, les volontaires par ordre du roi, pour encourager les fils de famille aristocratique ou de la *gentry* à servir dans la marine. Parmi ce type de volontaires, on retrouve Georges Byng. Quand à Rooke, il sert comme simple volontaire sous son patron Spragge. Du côté français, signalons comme volontaire Camille Digoine du Palais et Jacques d'Arcy d'Ailly, qui ont la particularité d'être tous les deux volontaires en 1674, mais aussi chevaliers de Malte et cousins éloignés ! Voir Roberto Barazzutti, « Bourguignons et Nivernais ... », art. cit.

71 Plus de 14 % des officiers ayant été au moins capitaine de vaisseau ou de galère servant entre 1643-1669 dans la marine royale de Louis XIV sont des chevaliers de Malte : voir Roberto Barazzutti, *Les Officiers supérieurs*, op. cit., p. 112-118. Voir également le tableau 9 à la fin de cet article.

par le grade de lieutenant ou d'enseigne. Aussi bien du côté anglais que du côté français, on ne retrouve que deux cas : Popham en 1637, Haddock en 1653, Mathurin Gabaret en 1629<sup>72</sup>, et Guerusseau du Magnou en 1653. Mais ils sont respectivement 31 et 39 après 1660<sup>73</sup>. Aux Provinces-Unies, c'est plus fréquent, avec six cas avant 1660. La nomination au grade de lieutenant pour les futurs officiers généraux intervient à 23 ans chez les Anglais, 25 ans chez les Français, et 26 ans chez les Néerlandais<sup>74</sup>.

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

Une étude plus fine consiste à observer l'existence de différences dans le temps, mais aussi avec le reste des officiers de même grade. Le constat est double. Ainsi, les officiers généraux anglais et français nommés à partir de la décennie 1670 deviennent capitaine à un âge plus jeune que leurs prédécesseurs de la période 1640-1669. Par ailleurs, le résultat est identique si on les compare avec les autres officiers ayant atteint le grade de capitaine de vaisseau. L'écart, infime, pour la période 1643-1669, s'accroît par la suite. En France, on passe d'une différence de 1 à 2 ans pour la période 1640-1669, à 4 ans après 1669. Le fait est plus flagrant côté anglais pour la période concernée par le gouvernement parlementaire : l'âge moyen à la nomination de capitaine est de 37 ans<sup>75</sup>.

Entre 1643 et 1715, la promotion au grade d'officier général se caractérise par un certain rajeunissement du corps, suivi d'un mouvement inverse par la suite, résultant d'une accession au grade d'officier général plus tardive – ou plus longue – à partir de la décennie 1670<sup>76</sup>. Le corps des officiers généraux n'est pas homogène, ayant sa hiérarchie et étant constitué d'une multitude de grades. Quelques-uns ne dépassent pas le grade de chef d'escadre, ou *schout*

72 Il a une commission d'enseigne de vaisseau en 1621.

73 Trente officiers généraux français ont été enseigne de vaisseau avant d'être lieutenant de vaisseau. Deux le furent avant 1660. Signalons que quatre furent promus du grade d'enseigne de vaisseau directement à celui de capitaine, sans passer par celui de lieutenant.

74 Tableaux 8 à 10.

75 Cette base de données m'a été fournie aimablement par M. Bernard Capp. Il n'existe pas de statistique pour d'autres périodes ni pour les Pays-Bas.

76 Les données statistiques globales pour les officiers français et anglais pour la période 1715-1789 manquent. L'hypothèse est basée sur les travaux de Michel Vergé-Franceschi et de N.A.M. Rodger.

*bij nacht* en néerlandais ; d'autres terminent comme lieutenant général, vice-amiral ou lieutenant amiral, ou bien amiral de France ou d'Angleterre, fonctions plus qu'honorifiques. Cela amène à essayer de préciser les possibles rythmes de promotion, avec quelques spécificités pour l'Angleterre et les Provinces-Unies. Dans le premier pays, l'existence de plusieurs *rear admiral*, *vice admiral* et *admiral* en fonction du drapeau, ce dernier signifiant la position de l'escadre dans la flotte, amène à s'interroger sur l'existence même d'un cheminement de la carrière. La question revient à se demander si quelqu'un qui a commencé *rear admiral of the Blue*, devient ensuite *rear admiral of White*, avant d'être *vice admiral* ou *admiral* de telle ou telle couleur de pavillons. Dans le cas néerlandais, le questionnement a été plus simple : en général, il est très rare qu'un officier d'une région exerce les mêmes fonctions à un grade supérieur dans une autre région. L'un des rares cas concerne Michiel Adriaenszoon De Ruyter, un Zélandais, nommé lieutenant amiral de la province de Hollande<sup>77</sup>.

136

Plusieurs facteurs entrent en compte dans le cursus d'un officier. Il en existe cinq qui paraissent déterminants, et dont on pourrait se demander s'il n'y en a pas un qui prédomine sur les autres : la naissance ou les origines sociales, les relations sociales et le réseau familial, les opinions politiques et religieuses, le mérite et la durée de service, la guerre et les créations d'offices. Les deux premiers points ayant été analysés ci-dessus<sup>78</sup>, les autres méritent un développement : en effet, les pratiques religieuses ainsi que les idées politiques ont interféré dans une carrière. Pour la religion, c'est le cas en Angleterre et en France ; tandis que, pour la politique, c'est aux Provinces-Unies et en Angleterre que la preuve est la plus significative<sup>79</sup>.

En France, plusieurs travaux se sont intéressés aux effets de la révocation de l'Édit de Nantes sur la société, notamment maritime. Les historiens ont souligné le départ de nombreux Français vers les Provinces-Unies, l'Angleterre et les autres états protestants, mais les conséquences sur la population maritime restent à déterminer. Néanmoins, la conclusion est bien que des protestants français servaient dans les marines étrangères, et notamment sur les bateaux corsaires<sup>80</sup>. Concernant les officiers protestants, ceux qui ont abjuré ont obtenu

77 La question se pose de savoir s'il existait selon les Amirautés des évolutions et des rythmes de carrières propres à chacune d'entre elles.

78 Voir notamment le livre de Michel Vergé-Franceschi, *Marine et éducation*, *op. cit.*

79 L'exclusion de la Navy du vice-amiral Goodson en 1660 fait suite à ses opinions religieuses mais aussi politiques.

80 Roberto Barazzutti, « La guerre de course zélandaise sous Louis XIV », *Chronique d'histoire maritime*, n° 4 décembre 2001, p. 15-31 ; *id.*, « La guerre de course néerlandaise sous Louis XIV. Essai de quantification », *Revue historique de Dunkerque et du Littoral*, actes du colloque Jean Bart et son temps, n° 37, janvier 2004, p. 269-280. Vauban donne le nombre de 9 000 marins qui auraient quitté le royaume après 1685-1686, chiffre cité par Daniel Dessert, dans *Tourville*, *op. cit.*, p. 214. Marie-Hélène Peltier a montré que très peu d'officiers de marine

globalement des promotions ou d'autres gratifications. C'est le cas de Job Forant, nommé chef d'escadre après 33 ans de service comme capitaine de vaisseau, ou de Jean Erard, « sieur Bellisle », qui perçoit une pension de 1 500 livres<sup>81</sup>. Quant à Abraham Duquesne, il réussit à se maintenir dans son grade en dépit de ses convictions religieuses<sup>82</sup>.

En Angleterre, l'appartenance religieuse, couplée à une adhésion à un parti ou à une faction politique, a des conséquences sur le déroulement d'une carrière. Après la Révolution de 1688, quelques officiers suspectés d'être catholiques quittent leurs fonctions et rejoignent la France. C'est le cas notamment de Roger Strickland, qui décède en 1717 à Saint-Germain-en-Laye. Toutefois l'avènement de Guillaume d'Orange n'est pas suivi dans la marine d'une purge équivalente à celle intervenue sous Cromwell<sup>83</sup>. Il n'empêche que s'installe un climat de méfiance et de la déloyauté vis-à-vis du monde politique. Churchill bloque la promotion d'officiers *whigs* comme Byng et Norris, qui sont proches de Russell. Certains, comme Rooke, Leake et Shovell, tentent d'être neutres. Les amiraux anglais subissent les trop fréquentes interventions des parlementaires. Plusieurs en font les frais et sont démis leurs fonctions : Delavall, Shovell et Killigrew<sup>84</sup> en 1693, Carmarthen en 1695, sir John Munden en 1702, Rooke en 1703, sir Charles Hardy et William Whetstone en 1707. Or, paradoxalement, parmi les officiers généraux anglais au moins 20 ont exercé à un moment ou un autre la fonction de parlementaire : Matthew Aylmer, John Benbow, George Byng, Thomas Dilkes<sup>85</sup>... Il n'empêche que le sentiment que la carrière dépend plus des amitiés au Parlement que des services contribue à alimenter un certain trouble parmi le corps des officiers de marine. L'idée que la couardise ne concerne que les *tarpaulins* se répand, alors qu'il semble que cette faiblesse touche n'importe quelle classe ou strate sociale<sup>86</sup>.

---

protestants ont servi dans les marines étrangères. Voir sur ce sujet, par ailleurs, Mickaël Augeron, « Se convertir, partir ou résister ? Les marins huguenots face à la révocation de l'édit de Nantes », dans Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.), *Les Huguenots et l'Atlantique*, Paris, PUPS/Indes savantes, 2009, p. 349-370.

- 81 Marie Hélène Peltier, « Le chef d'escadre Jean Erard, sieur de Bellisle. La conversion d'un officier de marine protestant au temps du Roi Soleil », *Revue d'histoire maritime*, 2001, n° 2-3, p. 263-283.
- 82 Ce n'est pas le cas de certains des fils ou neveux qui sont obligés d'émigrer ou de se convertir : Michel Vergé-Franceschi, *Abraham Duquesne*, Paris, France-Empire, 1992.
- 83 En 1689, 87% des capitaines commissionnés ont commencé sous Jacques II : voir N.A.M. Rodger, *The Command of the Sea*, op. cit., p. 201.
- 84 Henry Killigrew dut sa rapide promotion au fait qu'il coucha avec la duchesse de Cleveland, alors maîtresse du roi.
- 85 Par exemple, John Leake est élu parlementaire de Rochester en 1708 après Cloudisley Shovell. Voir sur ce sujet David Cunningham, *Bold in the Senate House and Brave at War : Naval officers in the House of Commons 1715-1815*, thèse, University of Sidney, 2006.
- 86 Russell a une mauvaise opinion de la qualité des officiers de marine anglais : voir N.A.M. Rodger, *The Command of the Sea*, op. cit., p. 202.

Dans le cas des Provinces-Unies, les sensibilités politiques divisent la société entre républicains et orangistes. L'historiographie attribue ainsi à Cornelis Tromp, notamment, des sentiments orangistes, qui l'auraient amené à participer à l'assassinat de Johan de Witt, alors que Michiel De Ruyter serait un des défenseurs de celui-ci. C'est l'exemple le plus frappant de l'importance du politique mais aussi de l'existence d'une certaine acrimonie et de sentiments de jalousie parmi les officiers de marine.

Ce point est très intéressant car il signifie que ces officiers ont conscience qu'une carrière est possible dans la marine non seulement par son service, au travers du mérite, mais aussi à l'ancienneté<sup>87</sup>. Une action d'éclat permet, si elle est relayée par d'habiles canaux, d'accélérer l'avancement et donc de prendre rang plus rapidement pour un grade supérieur. Dans la marine française, il existe des exemples connus, comme celui de Jean Bart envoyant son fils annoncer la réussite de sa mission. Il en existe bien d'autres : Louis Bouton de Chamilly effectue un exploit lors de la campagne contre les Barbaresques en 1663 ; simple lieutenant au début de la campagne, il obtient un brevet de capitaine avant la fin de l'année. Le récit se trouve dans une lettre destinée à Colbert, écrite par le bailli de Bethomas racontant comment il obtint le commandement de sa galère :

138

Quand monsieur Paul détacha ledit chevalier de Béthomas avec une chaloupe pour donner chasse à une autre chaloupe ou il y avait 31 turcs dedant, il n'y avait avec ledit chevalier de Béthomas que 5 mousquetaires et le chevalier de Chamilly auquel il commandait. Et quoy que le nombre fust inégal, et que l'on fust a deux lieues de l'armée, il aborda ladite chaloupe l'espée à la main où il fust tue d'abord 5 ou 6 turcs le reste se jeta à la mer qui furent tous pris, et menées à l'admiral. De cette action 4 mousquetaires eurent chacun une compagnie dans le Vieux Corps, feu monsieur de Moissac aussy mousquetaire fut fait enseigne au régiment des gardes, le chevalier de Chamilly capitaine de vaisseau et on donna une galère au chevalier de Béthomas, C'est la porte par laquelle il est entré dans le corps des galères<sup>88</sup>...

Parfois, la présence de personnalités proches du pouvoir sur un navire ou dans une action peut influencer sur la carrière. Ainsi, à l'issue de la campagne 1672-1673, sur les côtes des Pays-Bas, Signelay écrit en parlant de Jean Gabaret : « Il a fait tout ce qu'on pouvait attendre de lui, et c'est le seul qui ait abordé un vaisseau ennemi. Il a remporté par là une grande réputation parmi les Anglais,

<sup>87</sup> Roberto Barazzutti, *Les Officiers supérieurs...*, *op. cit.*, p. 152-158.

<sup>88</sup> Archives nationales, Marine, série C 7, 28 dossier bailli de Béthomas. C'est le seul document qui permet de savoir que Louis Bouton de Chamilly, né en 1640, mort en 1664 à Djidjelli, eut ce grade, car il n'apparaît pas sur les listes de Laffillard, Marine, Série C 1, 150-151.

et je crois qu'il mérite quelques récompenses ». Le roi la lui donne en le faisant chef d'escadre de Normandie en décembre 1673. Au travers de ces exemples, l'importance des relations mais aussi des journaux est mise en lumière comme moyen de transmission de l'information, qui parvient ainsi aux oreilles du Roi ou de Colbert. Mais le mérite ne suffit pas : obtenir le plus jeune possible un brevet dans une fonction est synonyme, si on ne décède pas avant d'autres confrères, d'avancer plus rapidement à un grade supérieur. Cette pratique revient à mettre en valeur l'ancienneté comme élément de promotion. Elle est une coutume simple, censée codifier les rapports entre officiers. L'absence de fondement législatif explique les nombreuses querelles de préséances qui existent entre les officiers de la marine française entre 1635 et 1678. Dans le règlement que le roi fait le 22 juillet 1647, l'article 7 déclare :

Sa Majesté ne voulant préjudicier au règlement (?) fait en faveur des anciens capitaines, entend que lorsqu'il s'en trouvera de plus anciens dans le service qu'aucun des chefs d'escadres et qu'aucun de ces chefs d'escadres moins anciens seront commandés pour faire quelques entreprises sur les ennemis, les capitaines qui seront leurs anciens ne seront point destachez avec lesdit chefs d'escadres pour leur obeir mais demeureront dans le corps d'armée sous le pavillon.

Un capitaine peut ne pas obéir à un chef d'escadre si celui ci est plus jeune dans le corps. Duquesne défend la notion d'ancienneté, et l'utilise aussi pour ne pas être obligé d'obéir aux lieutenants généraux. Dans une lettre à Colbert du 20 décembre 1666, il rappelle :

L'ancien et premier chef d'escadre a toujours servi en qualité de lieutenant général, ce qui a toujours été pratiqué dans l'ancienne marine et dès l'année 1650 [...]. Le Roi me dispensa de cette obéissance (envers Neuchèze, lieutenant général en 1652), ayant considéré mes raisons d'ancien chef d'escadre et par conséquent de plus ancien lieutenant général.

En 1664, le chevalier Paul et Edme Certaines de Fricambault s'opposent pour savoir qui dirige les officiers du port. Fricambault argumente :

Les vaisseaux qui sont dans le port sont sous la charge du chef d'escadre et des officiers de port dépendant de lui, lesquels prêtent le serment de bien et fidèlement servir le Roi, sous l'autorité de Monsieur l'Amiral et du chef d'escadre... Les Chefs d'escadres sont les anciens et solides officiers de la marine après l'Amiral et le Vice-Amiral.

Dans l'assemblée organisée par Beaufort le 24 janvier 1668, les officiers de marine – sont présents des capitaines, des lieutenants et des enseignes –

désirent l'établissement d'une hiérarchie basée sur l'ancienneté. Lors d'un débarquement, l'officier est choisi dorénavant selon son ancienneté et non selon la faveur du chef d'escadre. Ce principe de l'ancienneté est battu en brèche par les dispositions prises par le Roi et Colbert, les 27 mars et 15 avril 1669. Dans le premier règlement, le roi fixe un nombre maximum d'officiers. Le quota est de 60 capitaines et autant de lieutenants et d'enseignes. Dans le deuxième, il est dit que l'officier en second obéit à l'officier en premier, même si ce dernier est le cadet du premier dans le corps. Le coup de grâce arrive après 1669. Dans sa lettre à Colbert du 9 juin 1672, d'Estrées constate : « Il semble qu'on ne doit plus désormais regarder l'ancienneté des capitaines dans l'armement... Cette campagne nous a appris que les plus anciens n'en savent pas plus que les autres sur la guerre et le combat »<sup>89</sup>. De plus en plus la promotion par l'ancienneté tend à disparaître au profit du mérite et de la protection, mais c'est oublier les conséquences des conflits avec l'accroissement des forces en présence et de la violence des combats comme facteur de promotion militaire.

Ces derniers facteurs ne sont pas des moindres vis-à-vis des autres dans la carrière d'un officier de marine. En effet, comme on l'a souligné, les guerres notamment celles dites anglo-néerlandaises, sont synonymes d'un nombre important de décès parmi les officiers. Ce ne furent pas moins de dix-huit officiers généraux néerlandais qui furent tués ainsi que neuf anglais et deux français (Alméras et Vigier de La Rabesnières-Treillebois). Qui dit décès, dit possibilité de promotion en cascade, ce qui apparaît clairement du côté néerlandais, d'autant qu'à cette date le corps des officiers généraux y connaît une inflation. L'origine de celle-ci provient de la rivalité entre les provinces maritimes, notamment entre la Hollande et la Zélande. Jusqu'au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle, seuls sont appointés en permanence le lieutenant et le vice-amiral de Hollande et de la Frise de l'ouest ainsi que le vice-amiral de Zélande<sup>90</sup>. En novembre 1653, chaque Amirauté de la province de Hollande (celle d'Amsterdam, celle de la Meuse, à Rotterdam, et celle de la Frise de l'ouest) dispose dorénavant d'un lieutenant amiral, d'un vice-amiral et d'un chef d'escadre. L'État de Zélande refuse de rester en second et que son

<sup>89</sup> En Angleterre aussi, ce débat existait au sein de la *Navy*. Les querelles persistaient notamment sur la méthode pour déterminer l'ancienneté. En 1683, Lord Dartmouth établit, une fois pour toutes, que c'est la date de la première commission qui compte. Pour les capitaines, ceux qui sont en tête de liste sont destinés à devenir officier général. Pour l'Amirauté ce n'est pas le cas : elle nomme amiral qui elle veut. Ainsi, en 1690, Sir Richard Haddock est promu directement de capitaine à *Admiral of the Fleet* (il était capitaine depuis 24 ans). Mais, en 1708, Dursley est nommé *vice admiral of the Blue* après 7 ans seulement, passant devant une certaine de capitaine plus anciens : N.A.M. Rodger, *The Command of the Sea, op. cit.*, p. 204.

<sup>90</sup> Le poste de lieutenant amiral de Zélande est vacant depuis 1627.



vice-amiral soit sous le commandement d'un officier de Hollande plus jeune. En décembre 1664, l'État de Zélande décide donc de nommer Johan Evertzen, lieutenant amiral de Zélande<sup>91</sup>. En janvier 1665, l'État de Frise décide aussi d'avoir ses trois officiers généraux pour son Amirauté. Le nombre d'officiers généraux atteint le chiffre de 16 personnes – Zélande 3, Frise 3 et Hollande 10, car elle a un lieutenant amiral supérieur aux 3 autres lieutenants amiraux. En 1673, Guillaume III nomme Michel de Ruyter lieutenant amiral général, fonction qui est exercée à son décès par Cornelis Tromp.

L'exercice de la fonction d'officier de marine accaparait une part important de la vie de ces hommes. Entre 1652 et 1668, Michel de Ruyter passa ainsi près de deux tiers de son temps en mer. En 1710, Charles Wager, alors âgé de 44 ans, indique que sur les 20 dernières années, il n'en a pas passé plus de 2 à terre ! Toutefois, ils pouvaient exercer d'autres fonctions dans leurs pays ou ailleurs : l'armée a fourni des officiers de marine, mais elle en a aussi attiré. Obtenir une charge dans l'armée de terre constitue dans certains cas une récompense induite plus qu'une certaine implication de la part du bénéficiaire. Par exemple, Cloudisley Shovell est nommé à la tête d'une unité de Marines mais en réalité il ne fait que percevoir la solde liée à la charge. Ces officiers de marine peuvent, malgré des interdictions relatives, servir dans des marines étrangères<sup>92</sup>. Des Anglais et des Néerlandais sont ainsi recrutés par les marines des États scandinaves : George Ayscue en Suède, Cornelis Tromp et Philipp van Almonde au Danemark. Quelques Français servent en Suède (famille Duquesne), ou dans les Provinces-Unies (famille Forant), et Venise (le commandeur de Neuchêze)<sup>93</sup>. D'autres servent ou ont servi dans les marines marchandes, notamment celles des compagnies commerciales : Richard Swanley dans l'East India Company, Witte de With dans la V.O.C. et la W.I.C., Du Casse dans la Compagnie des Indes Occidentales française puis celle du Sénégal ; ou dans l'administration maritime, comme Richard Haddock et Thomas Hopsonn, qui ont été commissaires de la Navy.

91 De ce fait, son frère Cornelis devient vice-amiral de Zélande, et Adrien Banckert chef d'escadre.

92 Ce sont les Règlements des 27 mai, 5 et 17 août 1624, interdisant de servir des princes étrangers, ainsi que l'ordonnance du roi de France du 8 décembre 1649, qui défend aux capitaines de vaisseau de prendre des commissions autres que celles du roi sous peine d'être suspendus de leur charge.

93 Voir Jérôme Cras et Géraud Poumarède, « Entre finance et diplomatie, les armements du commandeur François de Nuchêze pour le secours de Candie », dans *Guerres et Paix en Europe centrale aux époques moderne et contemporaine. Mélanges en l'honneur de Jean Bérenger*, Paris, PUPS, 2003, p. 507-544 ; Roberto Barazzutti, « La Marine vénitienne face à la menace turque 1644-1719 », *Chronique d'histoire maritime*, n° 60, 2006, p. 13-38.

L'étude des officiers généraux en France, Grande-Bretagne et aux Provinces-Unies montre donc de nombreuses similitudes – dans l'avancement dans le grade, l'anoblissement du corps etc. –, tout en soulignant certaines spécificités nationales caractéristiques de divergences dans les structures sociales et l'organisation militaire maritime. Mais l'existence de problématiques propres à chaque pays, voire à chaque historien, rend ce travail comparatif intéressant particulièrement difficile : discussion sur les origines sociales en France et en Angleterre, sur l'origine géographique en France, sur le rythme de la carrière selon les Amirautés aux Provinces-Unies.

142

Il apparaît cependant possible d'établir une typologie des nations en fonction des types d'officiers. Le premier groupe, formé de la Grande-Bretagne et des Provinces-Unies, se compose d'un corps de gens de métier, d'origine plutôt de classe moyenne ou basse, mais dans lequel les nobles ne répugnent pas à servir. C'est un corps de spécialistes, qui n'hésitent pas à servir dans la marine commerciale ou à l'étranger (Russie, Scandinavie) ; il fait peu appel à des étrangers, même si, au XVIII<sup>e</sup> siècle, on trouve des Scandinaves dans la marine néerlandaise. Dans ce groupe, il y a des hommes ou des fonctions que les gouvernements doublent pour des raisons de compétences et d'aptitudes au commandement : des roturiers qualifiés pour les tâches techniques et des nobles pour commander ces hommes. Dans un second groupe, on trouve la France qui se singularise par l'existence de la dualité marine à voiles et à rames – les galères ont disparu des Provinces-Unies et d'Angleterre au XVI<sup>e</sup> siècle et au début du XVII<sup>e</sup> siècle – ce qui tend à renforcer la présence des nobles parmi ces officiers. Autre caractéristique : très peu d'officiers de marine français servent dans une marine étrangère. Toutefois, ces deux groupes ont entre autres particularités de recruter et de former ces officiers parmi leurs nationaux. La part des étrangers y est faible<sup>94</sup>.

Afin d'offrir un panorama plus complet, une extension aux autres nations européennes permettrait de compléter cette typologie et de l'affiner. D'autres axes et thèmes s'ouvrent aussi au regard des informations disponibles concernant la famille (le rôle de la femme par exemple<sup>95</sup>), le patrimoine, la

94 Thurelles Thiballier descend d'une famille de Savoie qui s'est installée dans le Gâtinais et a été naturalisée par François I<sup>er</sup>. Quand à Relingue, les généalogies indiquent qu'il serait originaire d'Allemagne, sans que cela soit certain. Sans aucun doute possible, on peut évoquer ici le cas d'Ippolyto Centurione, dernier condottiere génois, qui fut nommé à la tête d'une escadre de galères française entre 1669 et 1672. Sur ce personnage, voir la notice faite par G. Nuti, *Dizionario Biografico degli Italiani*, Roma, Istituto della Enciclopedia italiana, 1979, t. XXIII, p. 627-629 ou sur internet à l'adresse suivante <[www.treccani.it/Portale/ricerca/searchBiografie.html](http://www.treccani.it/Portale/ricerca/searchBiografie.html)>.

95 Il existe une thèse récente sur les femmes d'officiers anglais au XVIII<sup>e</sup> siècle : Amy Lynn Smallwood, *Shore Wives : the Lives of British naval officers. Wives and Widows 1750-1815*, Wright State University, 2008.

relation à la culture (le niveau culturel de ces hommes, leurs représentations et la construction patriotique d'un héros maritime<sup>96</sup>).

Tableau 1. Durée de vie des officiers généraux anglais

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

Fichier personnel de l'auteur

Tableau 2. Durée de vie des officiers généraux français

	Âges	Nombres
1626-1642	72	4
1643-1669	58	12
1670-1715	63	61
1716-1789	73	126

Roberto Barazzutti, *Les Officiers supérieurs des vaisseaux et des galères 1643-1669*, mémoire de Maîtrise, université Paris-Sorbonne, 1995.

Tableau 3. Durée de vie des officiers généraux néerlandais  
(Moyenne d'âge au décès des officiers généraux sur la période 1601-1795)

Nommé Sbn <sup>97</sup> en	Seulement en fin de rang			Nombres		
	Sbn	Vice-amiral	Lt amiral	Sbn	Vice-amiral	Lt Amiral
1601-1650	61	60	58	2	9	8
1651-1700	55	51	62	18	6	20
1701-1750	56	70	75	12	1	15
1751-1795	66	66	78	22	9	7

Van Beuzekom citée dans G.J.A. Raven « Blijven of weggaan ? », *Medelingen Nederlandse Vereniging Zeegeschiedenis*, n° 40-41, 1980, p. 23-30.

Tableau 4. Durée de vie des capitaines de vaisseau  
dans les différents pays au cours de diverses périodes

	Capitaines anglais	Capitaines néerlandais	Capitaines français
Durée de vie moyenne	46-47 ans	52	55
Période	1648-1660	1601-1715	1643-1669
Nombres	102	41	57

Bernard Capp (capitaines anglais) et Roberto Barazzutti, *Les Officiers supérieurs des vaisseaux et des galères 1643-1669*, mémoire de Maîtrise, université Paris-Sorbonne, 1995.

96 Roberto Barazzutti, « La marine hollandaise sous l'Ancien Régime et les officiers, ses Héros », *Chronique d'histoire maritime*, n° 66, juin 2009, p. 45-59.

97 Sbn : *schout bij nacht*, chef d'escadre. Les *schout bij nacht*, nommés entre 1601-1650, et qui ont terminé leur vie dans ce grade, ont un âge moyen au décès de 61 ans.

Tableau 5. Statut familial de l'officier général

	Officiers anglais	Officiers français	Officiers néerlandais
Nombre de célibataires	10	25	1
Nombre de mariés	48	38	31
Âge <sup>98</sup> au 1 <sup>er</sup> mariage : Hommes	30	37	31
Âge au 1 <sup>er</sup> mariage : Femmes	20	22	27

Fichier personnel de l'auteur

Tableau 6<sup>99</sup>. Origine sociale des officiers généraux et des capitaines de vaisseau en France (1669-1715)

	CV	%	E	%	Lt-Gé	%	V-A	%
Noble avant xv <sup>e</sup>	35	27,3	0	29,9	7	31,8	2	45
Noble xv <sup>e</sup> -xvi <sup>e</sup>	93	18,8	7	55,2	11	50	3	55
Anobli xvii <sup>e</sup>	18	23,9	9	13,4	3	13,7	0	0
Roturier	48	30	1	1,5	1	4,5	0	0
<b>Total</b>	<b>94</b>	<b>100</b>	<b>17</b>	<b>100</b>	<b>22</b>	<b>100</b>	<b>5</b>	<b>100</b>

144

M. Vergé-Franceschi, M.-C. Varachaud et A. Zysberg, « Qui étaient les capitaines du Roi-Soleil ? », *Revue historique*, n° 582, 4<sup>e</sup> trimestre 1992, p. 311-338.

Tableau 7. Fonctions exercées par les membres masculins des familles des officiers capitaines de vaisseau ou de galère entre 1643 et 1669

Fonction	Pères des officiers	Frères des officiers	Fils des officiers
Officier de marine	22	64	42
Marine marchande, course, administration de la marine militaire	30	5	1
Militaires	23	56	28
Clergé	0	35	4
Administration	0	32	
Chevalier de Malte	0	20	17
Divers	8	0	0
<b>Total</b>	<b>83</b>	<b>212</b>	<b>92</b>

Roberto Barazzutti, *Les Officiers supérieurs des vaisseaux et des galères 1643-1669*, mémoire de maîtrise, université Paris-Sorbonne, 1995

<sup>98</sup> Pour le calcul de l'âge au mariage, nous avons arrondi les années.

<sup>99</sup> Dans la première colonne est indiqué le nombre de personnes concernées. Sigles : CV capitaine de vaisseau ; CE chef d'escadre ; Lt-Gé lieutenant-général ; V-A vice-amiral.

Tableau 8. Moyenne d'âges dans l'avancement d'officier général (1601-1795)

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

Nombre d'officiers servant de base au calcul du précédent tableau	Tous		Seulement en fin de rang		
	Sbn	Vice-amiral	Sbn	Vice-amiral	Lt amiral
1601-1650	4	13	2	9	8
1651-1700	41	30	19	16	21
1701-1750	34	23	12	11	14
1751-1795	38	16	22	9	7

B. van Beuzekom cité par G.J.A. Raven, « Blijven of weggaan ? », *Medelingen Nederlandse Vereniging Zeegeschiedenis*, n° 40-41, 1980, p. 23-30.

Tableau 9. Âge et carrière des officiers généraux français (en années)<sup>100</sup>

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

Roberto Barazzutti, *Les Officiers supérieurs des vaisseaux et des galères 1643-1669*, mémoire de maîtrise, université Paris-Sorbonne, 1995.

Ces données sont des moyennes pour la période donnée.

Les recherches ultérieures pourront les faire varier.

Tableau 10. Carrières des officiers généraux anglais<sup>101</sup>

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

Fichier personnel de l'auteur

<sup>100</sup> Il n'a pas été tenu compte dans ce tableau de certains grades comme enseigne de vaisseau ou de galiote, ni de ceux de capitaine de frégate ou autres navires. Voici comment lire ce tableau : les officiers généraux nommés entre 1643-1669 ont été en moyenne lieutenant à 26 ans, capitaine de vaisseau à 31 ans et chef d'escadre à 44 ans. Il s'est écoulé en moyenne 7 ans entre la lieutenance et l'obtention d'une commission de capitaine de vaisseau, et 15 ans entre la première commission de capitaine et le brevet de chef d'escadre.

<sup>101</sup> Ici s'appliquent les mêmes remarques que pour le tableau 9.

## Liste des officiers généraux français

(V pour vers telle année)

Nom	Prénom	Naissance	Mort
Aché de Serquigny	Guillaume	1647	1713
Aligre Saint Lié	Philippe François	1650	1720
Almeras	Guillaume	1620	1676
Andrault de Langeron	Joseph	1649	1711
Arcy d'Ailly	Jacques	v. 1648	1720
Barrin de la Galissonnière	Roland	1646	1737
Bart	Jean	1650	1702
Belle Isle Erard	Jean	v. 1640	1704
Bethune de Selles	François Annibal	1638	1732
Betz de la Harteloire	François René	1647	1726
Bochard de Champigny	Antoine	v. 1650	1720
Bricqueville marquis de la Luzerne	François	1662	1746
Cador de Sebeville	Jacques	v. 1642	1707
Cauchon de Lhery	Henri	1647	1684
Certaines	Edme	v. 1612	
Certaines	Pierre	v. 1615	1666
Chabert		v. 1648	1711
Charry Des Gouttes	Philippe	1582	1649
Cleres marquis de Martel	Pierre	1600	1681
Coetlogon	Alain Emmanuel	1646	1730
Costentin de Tourville	Anne Hilarion	1642	1701
Crevant marquis de Preuilly d'Humières	Raymond Louis	v. 1633	1688
Cuers de Cogolin	Jacques	v. 1620	1700
Davy marquis d'Amfreville	Charles François	v. 1640	1692
Des Ardents de Fontenac	Hector	1620	1675
Des Francs	François		1712
Des Nos	Charles	v. 1645	1701
Des Nos Champmeslin	Gilles	v. 1653	1726
Digoine du Palais	Camille	1647	1721
Ducasse	Jean	1646	1715
Duguay Trouin	René	1673	1736
Duquesne	Abraham	v. 1610	1688
Duquesne Guiton	Abraham	v. 1650	1724
Duquesne Mosnier	Abraham	v. 1654	1726
Élysée Court de la Bruyère	Claude	1666	1752
Escoubleau de Sourdis	Jacques	1634	1688
Fitz James duc d'Albermarle	Henry	v. 1672	1702
Forant	Job	v. 1628	1692
Forbin	Claude	1656	1733
Gabaret	Mathurin	1600	1671
Gabaret	Jean	1631	1697
Garnier	Jean Augustin	v. 1600	1671
Gontaut de Hautefort	Gilles	1666	1727
Guerusseau du Magnou	Pierre	v. 1630	1706
Joubert de la Bastide marquis de Chateaumorant	Jean François	v. 1660	1722
La Porte		1648	1693

Nom	Prénom	Naissance	Mort
La Roche Saint André	Louis Gilles	1620	1668
Lange			1643
Launay Razilly	Claude	1593	v. 1666
Le Bret de Flacourt	Pierre	v. 1643	1692
Le Roux d'Infreville	Louis	v. 1642	1712
Le Roy Du Mé d'Aplemont	Jacques	v. 1595	1655
Le Vallois marquis de la Villette Mursay	Philippe	1632	1707
Lorraine	Louis Alexandre	1675	1704
Menard de Bellefontaine de la Malmaison	Jacques auguste	v. 1646	1720
Montigny	Joseph	v. 1587	1655
Nesmond	André	1641	1702
Neuchèze	François	v. 1600	1667
O de Villiers	Claude Gabriel	1654	1728
Panetie	François	v. 1637	1696
Paul		1598	1667
Post de Montade	Georges	1610	1648
Raimondis d'Allons	Joseph	1651	1692
Relingues	Ferdinand	v. 1630	1704
Renart d'Amblimont	Thomas Claude	1642	1700
Rosmadec	Marc Hyacinthe	v. 1638	1720
Rousselet marquis de Chateaurenault	François	1637	1716
Rouvroy	Jean Baptiste	1660	1744
Rouxel Medavy de Grancey	François	1635	1679
Rybeyrette	Jacques auguste	1654	1715
Saint Jean baron de Pointis	Bernard	1645	1707
Sainte Maure	Charles	1655	1744
Septemes	Augustin ?	v. 1640	1697
Thurelles Thiballier	François	1623	1672
Valbelle	Jean Baptiste	1627	1681
Vigier de la Rabesnières Treillebois	Théophile	v. 1625	1672
Villars comte de		v. 1654	1712

#### Liste des officiers généraux Anglais

Nom	Prénom	Naissance	Mort
Allin	Thomas	1612	1685
Ashby	John	1646	1693
Aylmer	Matthew	v. 1655	1720
Ayscue	Georges	v. 1615	1672
Badiley	Richard	1616	1657
Beaumont	Basil		1703
Benbow	John	1653	1702
Berkeley of Brutton	William	1639	1666
Berkeley of Dursley	James	1680	1736
Berkeley of Stratton	John	1663	1697
Berry	John	1635	1689-1690
Blake	Robert	1598	1657
Bourne	Nehemiah	v. 1611	1691

Nom	Prénom	Naissance	Mort
Butler	Thomas	1634	1680
Byng	Georges	1663	1733
Churchill	George	1653	1710
Danemark (prince)	George	1653	1708
Deane	Richard	1610	1653
Dilkes	Thomas	v. 1667	1707
Fairborne	Stafford	1666	1742
Fitzroy duc de Grafton	Henry	1663	1690
Goodson			
Graydon	John	v. 1666	1726
Haddock	Richard	1630	1715
Harmann	John	1630	1673
Herbert comte de Torrington	Arthur	1647	1716
Holmes	Robert	v. 1622	1692
Hopsonn	Thomas	1643	1717
Jennings	John	1664	1743
Jordan	Joseph	1603	1685
Kempthorne	John	1620	1679
Lawson	John	v. 1615	1665
Leake	John	1656	1720
Legge lord Dartmouth	George	1647	1691
Mansell	Robert	1577	1656
Mennes	John	1599	1671
Mitchell	David	1650	1710
Monck duc d'Albermarle	Georges	1608	1670
Montagu comte de Sandwich	Edward	1625	1672
Mordaunt comte de Peterborough	Charles	1658	1735
Moulton	Robert	1591	1652
Myngs	Christopher	1625	1666
Narborough	John	1640	1688
Norris	John	1660	1749
Osborne duc de Leeds	Peregrine	1658	1729
Peacock	James		1653
Penn	William	1621	1670
Pennigton	John	v. 1568	1645
Popham	Edward	1610	1651
Priestman	Henry	1647	1712
Rainsborough	William	1587	1642
Rooke	George	1650	1709
Rupert		1619	1682
Russel	Edward	1652	1727
Sansum	Robert	1626	1665
Schovell	Clowdisley	1650	1707
Slingsby	Robert	1611	1661
Spragge	Edward	v. 1620	1673
Stradling	Henry	1610	
Strickland	Roger	1640	1717
Teddiman	Thomas	v. 1620	1668



Nom	Prénom	Naissance	Mort
Wager	Charles	1666	1743
Walker	Hovenden	v. 1656-1660	1720 ?
Wetwang	Joseph	1622	1684
Wheeler	Francis	v. 1656	1694
Wishart	James	1659	1723
Swanley	Richard	1594-1595	1650

#### Néerlandais

Nom	Prénom	Naissance	Mort
Aerssen van Sommelsdijk	François	1660	1740
Aylva	Hans Willem van	1625	1691
Banckert	Joost	1597	1647
Banckert	Adrien le vieux	1615-1620	1678
Beelaerts	Gerard	1673	1718
Bolck	Willem Adriaen	1647	1724
Boom	Barend Martensz	1639	1687
Bronkhorst-Stirum	Frederik Willem	1649	1727
Bruynsveldt	Adriaen	1615	1676
Bruynsveldt	Hendrik	1609	1658
Callenburgh	Gerard	1642	1722
Campen	Gillis Thijs	v. 1620	1665
Campen	Matthijs Gillis	v. 1600	1649
Coenders	Rudolf	1638	1666
Colster	Willem de Oude	v. 1604	1646
Convent	Johan van	1657	1739
Craft	Lodewijk	1663	1713
Crijnsen	Abraham		1667
De Boer	Jacob Cornelisz	v. 1600	1655
De Jongh	Jacob	1640	1718
De Liefde	Johan	1619-1625	1673
De Ruyter	Adrian Michiel	1607	1676
De Ruyter	Engel	1649	1683
De Veth	Lucas	1670	1715
De Wildt	Gideon	1624	1665
De With	Witte	1599	1658
De Zeeuw	Lieve		
Den Boer	Andries	1652	1727
Den Haen	Jan	1630	1676
Devereux	Robert	1591	1646
Dick	Jan Janszoon		1690
Elsevier	Daniel	1630	1688
Evertzen	Johan	1600	1666
Evertzen	Cornelis	1610	1666
Evertzen	Cornelis le jeune	1628	1679

Nom	Prénom	Naissance	Mort
Evertzen	Cornelis le jeune	1642	1706
Evertzen	Geleyn	1655	1721
Florisz ou Florissen	Pieter	1608	1658
Haekswant	Leendeert	1599	
Halfhoorn	Lambert Ijsbrantz		
Hidde de Vries	Sjoerd	1645	1694
Hiddes de Vries	Tjerk	1622	1666
Hoën	Govert Albertszoon	1629	1666
Houttuijn	Adriaan Dirksz	1599	1666
Jansz	Gilles		
Kempen	Nicolaas		1659
Kleidijk	Jacob	1625	1665
Liefde	Sier de	1595	1652
Liefde	Cornelis	1617	1673
Liefhebber	Jasper	1591	1641
Matthijzen	Jan		1673
Meeuwen	Jacob van	1619	1678
Meppel	Jan Corneliszoon	1609	1669
Meussen Cortenaer	Egbert	1605	1665
Middagten	Christoffel	1665	1723
Middelandt	Pieter		1676
Muijs	Jan Gerritsz	1636	1699
Schepers	Willem Bastiaenz	1619	1704
Schey	Gillis	1644	1703
Schram	Volkert	1622	1673
Sels	Maurits	1668	1745
Snellen	Jan	1642	1691
Span	Hendrik	1620	1695
Stachouwer	Fredrik	1628	1666
Star	Enno Doedes	1631	1707
Stellingwerf	Auke	1635	1665
Swart	Jacob Corneliszoon	1630	v. 1680
Sweers	Isaac	1622	1673
Tromp	Cornelis	1629	1691
Tromp	Maerten	1598	1653
Van Almonde	Philipps	1644	1711
Van Brakel	Pieter	1624	1664
Van Brakel	Jan	1638-1640	1690
Van Cats	Joris	1590	v. 1653
Van Cooperen	Jacob Jan	1669	1713
Van de Putte	Karel	1640	1695
Van den Broeck	Joris Pietersz	1610	1652
Van der Dussen	Paulus	1658	1707
Van der Dussen	Gerard	1636	1711

Nom	Prénom	Naissance	Mort
Van der Goes	Philipps	1651	1707
Van der Hulst	Abraham	1619	1666
Van der Zaan	Willem	1621	1669
Van Ghent	Willem Joseph	1626	1672
Van Kampen	Jan	1610	1665
Van Nes	Aert Jansse	1626	1693
Van Nes	Jan Jansz	1631	1680
Van Roorda	Douwe Fije	1651	1697
Van Wassenaer	Jan Gerrit	1672	1723
Van Wassenaer	Jacob	1610	1665
Verburgh	Gideon	1600	1671
Verhaeff	Jan Aerts	1600	1662
Verschaar ou Verschoor	Nicolas	1621	1676
Verveen	Dirk Quirijn		1658
Vlugh	David	1623	1673
Waterdrincker	Sijbrand Barentsz		1652

Daniel Dessert, *La Royale*, Michel Vergé-Franceschi, *Les Officiers généraux de la Marine royale*, thèse de doctorat d'État ès-lettres, Paris X-Nanterre, 1987, Paris, éditée à la Librairie de l'Inde, 7 vol., 1990 ; Roberto Barazzutti, *Les Officiers supérieurs des vaisseaux et des galères 1643-1669*, mémoire de maîtrise, université Paris-Sorbonne, 1995 ; Jim Bender, <<http://anglo-dutch-wars.blogspot.com>> ; Luc Eekhout, *Het Admiraalenboek. De vlagofficieren van de Nederlandse marine 1382-1991*.

