

Deuxièmement, les ont pris et souffrés, sous prétexte qu'ils estoient
hors les limites, quoiqu'ils fussent souvent plus près de nos ports
que de leurs côtes; et cela a ruiné plusieurs habitants et
quelques armateurs. /

Si Monseigneur pouvoit obtenir le droit de pesche et de relâche
pour ses pecheurs de Lysle s. Pierre tout le long des côtes d'ordam
la baie de fortune, depuis le Cap du Chapeau, jusqu'au Cap
La Hune, la grande en feroit un bien insigne a l'Etat, en
ce que la pesche ~~de~~ ^{de} pesche estant ordinairement avant aagée
le long de cette étendue de côtes, notre Commerce s'y augmenteroit
considérablement, ce qui occasionneroit une grande population de
matelots, & ce qui merite beaucoup de considération. /

L'Angleterre n'est pas précisément dans le cas de désirer la guerre
son intérêt est même de se retenir de quelque chose pour ne
la pas avoir, et son Espere qu'il ne seroit pas impossible de
l'obliger à acquiescer à cette demande. /



Ch. 136, 11: 6.

13. p.

Memoire sur différents objets relatifs a la
marine. / pour presenter a Monseigneur l'abbé Terray
Contrôleur General des finances Ministre des finances
par son tres humble serviteur. ~~Pluvius~~ (Bj. Adm. int.)
1771

1^{er} objet.

Le Grand vœu que nos Constructeurs ont pris la fortune
de donner aux frégates, flûtes et corvettes rend le port de la
batterie si étroit que des bâtimens qui pourroient porter
du 18, ne peuvent avoir qu'un 12, ceux de 12. qu'un 8, et ainsi
de suite: ce qui fait qu'avec beaucoup de grandeur et
d'appareil, ils sont d'une résistance si faible que souvent
ils sont pris par beaucoup plus petits qu'ils. /

Il en résulte encore bien d'autres inconvénients tant pour le
Combat que pour la sûreté de la marine et de la navigation

1^o Ces bâtimens devenant extrêmement étroits dans leurs hauts
ou lorsqu'ils sont les ports hauts bords, les hauts bords qui sont d'appareil
Latéral des mats forment un angle trop aigu pour les bords
soutenir de sorte que très souvent les bâtimens dévient, et sont
par là hors d'état de naviguer et de remonter sur leurs pieds dont ils
sont chargés. la nature en tombant se casse souvent bien du
monde, risquant a briser le Vaisseau et le mat en fin et ainsi
d'être pris s'il est remonter par leur.

2^o Le vœu ôte beaucoup de l'espace pour manœuvrer
communément les mous qu'on ne peut pas manœuvrer a l'arrière
de la manœuvre. /

3^o il ôte tout moyen au Vaisseau d'aborder l'ennemi, et si le
fort d'un bâtiment semblable de trouer n'est par là, chargé de
voile, il lui est très difficile de se relever, et dans les cas il s'en
perit. /

Il est bon d'observer que les Constructeurs méritent beaucoup trop
ces sortes de bâtimens, et l'expérience la plus saine nous prouve que
l'ind qu'une si haute voilure donne de l'avantage aux marins
en diminue au contraire et serent les bâtimens. /

Les bâtimens anglais sont toujours larges dans leurs hauts, leur
principale force consiste dans leur Canon, en sorte qu'un
frégate de même grandeur l'une française et l'autre anglaise
celle-ci doit l'emporter sur celle-là tout quel que ne se batisse qu'un
Canon qui sera d'un Calibre un tiers plus fort dans l'anglaise que
dans la française. /

Si la frigate française pouvoit aborder l'Angloise, elle briser
leur de la victoire, mais le centre y met un grand obstacle auquel
on peut cependant remédier en partie, en faisant appliquer, depuis
l'estuaire jusqu'au dos du vaisseau des faux passavants sur les vrais
passavants, avec des fortes charnières pour la mobilité, & les
permettre de les renverser en dehors pour passer chez l'ennemi
et en dedans à plat sur les vrais passavants pour ne pas nuire
pendant la navigation. il faudroit qu'ils eussent au moins la
largeur du centre et qu'ils fussent brisés ou divisés en plusieurs
pièces pour la commodité de les mouvoir, et lorsqu'ils seroient
renversés en dehors ils seroient supportés par des poteaux de fer
faibles & près qu'on placeroit et ôteroit à volonté comme les
chandelles de bras armées. f.

La grande largeur que M. Broux Lieutenant de vaisseau donne dans
les hauts de ses bâtimens qui marquent très bien, qui sont très
propres pour le combat dont la nature est très bien soutenue
et qui excellent aux plus près d'avant, prouve que le centre est
inutile pour la manœuvre, et estant très nuisible et préjudiciable
à tout autre égard, il doit être désormais pros crit & défendu
aux constructeurs pour les frégates flûtes & goëlettes qu'ils feront
chargés de construire. f.

Quant aux vaisseaux de ligne qui ont deux ou 3 batteries, il est
bon qu'ils ayent du centre d'autant mieux que leur grande largeur
leur donne toujours les aisances nécessaires, et que s'ils ne rencontrent
pas leurs batteries s'airont trop travailler leur Costière. f.

2.^e Objet.

C'est que la poudre à canon, qu'on fabrique en France, ne soit pas
aussi bien composée que celle d'Angleterre, soit qu'elle déperisse par
différentes causes, il est certain qu'elle porte beaucoup moins loin,
soit il résulte qu'un vaisseau français rencontrant un vaisseau anglais
de même force et calibre, doit être criblé avant que son canon
ait pu atteindre l'ennemi et si celui-ci marque seulement aussi bien il
sera maître de tenir le français à la portée de ses canons et pourra
aussi le réduire sans en recevoir d'atteinte, c'est donc un objet essentiel
de changer en France le tarif pour l'épreuve de la poudre afin
qu'elle vaille au moins celle d'Angleterre. f.

3.^e Objet.

La course, en general, est avantageuse à l'état, en laquelle ruine
le Commerce de l'ennemi, qu'un grand nombre d'officiers maritimes

se y agguerrissent, que plusieurs d'entre eux se distinguent
quelques fois de manière à mériter d'être admis dans la marine
du Roi, et que, par le grand nombre de volontaires et de novices
qui se rendent de toutes parts dans les ports pour s'embarquer
sur les Corsaires, elle forme un nombre prodigieux de marins
de toute espèce, mais la course des petits bâtimens a beaucoup
d'inconvénients. Ces Engins n'ayant, ni murise pour s'échapper,
ni force pour se défendre sont presque toujours pris avant
la fin de leur Croisière. f.

Ils font quelque fois des prises & leger avantage n'est que
pour des particuliers armateurs, leur perte conduit en
Angleterre un nombre infini de matelots, que le Roi & le
Commerce ne retrouvent plus aux besoins de leurs armemens,
et la plus part, ou périssent de misère dans les prisons, ou
passent d'une longue captivité prennent quelque parti sur les
flottes ennemies. f.

Il seroit fort approprié de ne permettre au Commerce d'armer
en course que des bâtimens connus bons voiliers montés de
20. pièces de canon au moins du Calibre de six livres de balle
mais autant que faire se pourroit, du 8 et encore mieux du 12.
Il seroit même préférable de compenser les 20 Canons de 6. par
10. Canons de 12. Les 20. Canons de 8. par 12 Canons de 12 et 2 de 18
et les 20 Canons de 12. par 12. Canons de 18 et 2 de 24. Car
l'expérience a toujours prouvé que c'est le fort Calibre, et non
le grand nombre de Canons faibles, qui donne l'avantage.

Les Anglais le savent bien, aussi ont-ils toujours une forte
artillerie même sur des Engins. f.

Il seroit à souhaiter que le ministère pût engager les
Commerçans à ne faire construire que des Corsaires semblables
aux frégates de 26. pièces de canon de 12, mais sans centre.

S'ils en faisoient de 18 cela vaudroit encore mieux, et si les
armemens étoient davantage aux armateurs, en récompense
ils seroient bien plus assurés de ne pas perdre leur armement et
le vaisseau, et le Roi pourroit au besoin de quelque expédition
prendre pour son compte les bâtimens tous armés et équipés,
en indemnisant les armateurs, et sa Majesté formeroit ainsi,
à volonté, une espèce de flotte inattendue. f.

Il semble qu'il seroit avantageux de reformer la coutume qu'on a en France de congédier les équipages des vaisseaux et frégates au retour de leurs campagnes, et de ne pas changer les Capitaines et les officiers.

Un Capitaine qui a manœuvré de toutes manières son vaisseau et qui l'a éprouvé pendant longtemps en connoît les bonnes et les mauvaises qualités, lorsqu'il le remonte il sait, au moment, profiter des unes et corriger les autres mieux qu'un Capitaine qui monte le vaisseau pour la première fois.

Dans le système où un Capitaine et ses officiers deviendroient attachés pour toujours au même vaisseau, ils le regarderoient naturellement comme leur propre maison et ils veilleroient tant à le mener que dans le port avec plus de soin à son entretien et à sa conservation.

Le Capitaine ayant toujours les mêmes officiers connoîtroit à fond les caractères et les capacités de chacun d'eux, s'il avoit aussi toujours le même équipage il en sauroit le fort et le faible, et comme il conviendrait qu'il fût le maître de faire, à chaque retour, le rebut de l'un des uns et de l'autre dont il n'auroit pas eu lieu d'être content, et que cela seroit défavorable à ceux qui seroient dans le cas, personne ne voudroit encourir le risque, les officiers s'efforceroient de mériter son estime et sa confiance, et l'équipage à éviter avec plus de soin, de lui déplaire et fatiguer par une sage conduite et une plus grande exactitude à remplir son devoir, ses bienfaits et des récompenses, plus de tels officiers et équipage il seroit bien plus hardi à entreprendre avec des gens, enfin, qu'il auroit formés et disciplinés il seroit plus assuré de recueillir qu'un nouveau équipage et un nouvel équipage qu'il ne connoîtroit pas.

Cependant, quand une campagne a été longue et fatigante, lorsque l'équipage a éprouvé des maladies, il est à propos de le congédier pour un temps, et de renvoyer chacun chez soi pour se rafraîchir pendant qu'on repare le vaisseau dans le port, mais il parroit intéressant au Capitaine son vaisseau lorsqu'on le ramène, et de rappeler les mêmes officiers et le même équipage.

Il est vrai qu'il est assez difficile de fixer, de bon gré, les matelots non seulement au service du même vaisseau mais encore

à celui du Roi, leur paye, fixée du haut au bas de quinze à 18^e, est trop modique pour qu'ils ne soient tous dans le cas de préférer, avec un peu plus de service particulier, qui leur est infiniment plus lucratif.

avec 2 ou 3 mois d'avance que le Roi leur donne ils ne peuvent pas se procurer des hardes qui leur font absolument nécessaires; n'ayant point avec quoi changer et se maintenir proprement pendant la campagne, la saleté dans laquelle ils sont exposés de couvrir, les rend malades, et occasionne souvent des espèces de contagions dans les vaisseaux.

La plus part des matelots français sont mariés (il est intéressant pour la population et pour le service qu'ils le soient) ils ont donc souvent des familles à soutenir.

Tandis qu'ils sont au service leurs femmes et familles sont dans l'indigence souvent, même, à la mendicité, et les uns rapportent de leurs campagnes en fussent-ils payés sur le champ, lequel arrive rarement, ne suffit quelques fois pas pour payer leurs tailles, leurs dettes, et pour les mettre en état de donner du soulagement à leurs familles et de pouvoir s'équiper pour un nouveau voyage.

De là, la frayeur ordinaire qu'ils ont tout d'être commandés pour le service du Roi, et le chagrin qui ne les quitte point pendant le voyage, de savoir leurs familles dans la misère, sans espérance de pouvoir les soulager au retour, de là leurs morosités à remplir leurs devoirs, de là, en fin, leurs indifférences et souvent leurs lâchetés dans les combats.

Si on haussait raisonnablement leur paye, par exemple, celle de 18^e à 24^e et celle de 12^e à 18^e et ainsi des payes intermédiaires, si on leur donnoit leurs parts aux prises sur le tiers comme font les armateurs, et non sur le dixième, si l'on avoit sur les vaisseaux comme en Angleterre des magasins de chemises et hardes de mer de toutes espèces pour leur fournir au besoin à compte de leurs campagnes, alors enrégimentés à peupler les mêmes douceurs qu'au service particulier du côté du gain, et leurs frantes d'être faits prisonniers étant moindres, vint la force et la marque plus avantageuse des vaisseaux et des frégates du Roi, loin de chasser

à l'enter le service, ils y iraient au contraire avec empressement, et comme ils serviraient toujours attachés aux mêmes vaisseaux, ils le feroient aussi à leurs Capitaines et à leurs officiers, qui en tireroient dans toutes occasions les parties les plus avantageuses.

Si la France et d'Espagne ont la guerre il y a toute apparence qu'elles ne se tiendront pas sur la défensive, c'est une partie où l'on ne peut jamais gagner et où l'on risque toujours de perdre gros, qui ne leur convient pas, et c'est tout ce qu'il y a de supposition de la guerre offensive qui offre toujours des avantages et qui coûte moins, que l'on propose d'attacher à un vaisseau quelconque du Roi, le même Capitaine, les mêmes officiers et le même équipage.

Dans le temps de paix la France fait trop grand armement pour faire cette fixation, car dans le cas il y aurait les 5/6^{es} des Capitaines et officiers qui ne navigueroient pas, et pour qu'ils soient marins, il faut alors les faire naviguer chaque deux ans.

Il seroit cependant bien avantageux de faire naviguer plus souvent les officiers en temps de paix pour les rendre au fait de leur métier, et si l'on dépensoit en armements de vaisseaux, fregates et flûtes qui aient alors que la moitié de leurs équipages de guerre, tout l'argent que l'on donne aux Commerçants pour les affrètements de leurs vaisseaux, la dépense en seroit bien mieux employée, et les vaisseaux portant des provisions quelconques destinées par le Roi pour les Colonies, compenseroient ce qu'il en coûte ou à peu près pour les affrètements, ils pourroient même en racheter une partie de la dépense par les frets qu'ils feroient en retour.

Les armateurs qui n'auroient plus cette ressource, pour tirer parti de leurs bâtimens, employés pour le Roi, fustigeroient à faire des entreprises, et cela augmenteroit le Commerce d'autant.

5.^e objet.

Il pourroit être avantageux à la France de préférer à faire garder avec des vaisseaux et fregates ses côtes maritimes, plutôt que d'avoir un nombre infini de milices gardes côtes mal disciplinées pour agguerries et dont la plus part ne se rangent même qu'à rarement à leurs postes,

et au lieu d'appujeter les paroisses qui bordent les côtes à fournir un grand nombre de miliciens de cet espèce, il conviendrait de leur faire fournir le quart de ce nombre en jeunes gens de puis 17. à 21 ans que l'on enverroit pendant 6 mois exercer au Matelotage dans le port maritime le plus voisin de chaque Contrée où il y auroit un ordre du Commisfaire aux Classes deux bâtimens de 80. à 100. tonneaux dans chacun desquels il y auroit qu'un bon maître, ^(Canonier) et 3 marins au fait d'enseigner ces jeunes gens.

Ces deux bâtimens sortiroient tous à tous pendant huit jours, navigueroient pendant le jour à la vue des côtes, et se tiendroient à l'ancre pendant la nuit, celui qui rentreroit dans le port dégrieroit entièrement et regrieroit de même pour se mettre en état de mettre en mer à l'arrivée de l'autre, à ce moyen

ces jeunes gens se mettroient au fait des manœuvres à la mer, et sauroient au bout des six mois travailler très bien aux garnitures des agrès. ils seroient encore au fait de manœuvrer et de joindre le canon car il faudroit en embarquer deux pièces sur chaque bâtiment afin que le canonier leur en fit faire toute les jours plusieurs exercices tant à l'ancre qu'à la voile.

après six mois d'un apprentissage semblable ils seroient capables de servir sur les vaisseaux, et ce seroit une source intarissable pour l'état.

M. de Flavel n'ose pas se flatter que ses réflexions puissent toutes tourner au bien du service et à l'avantage de l'état comme il le desire, il peut se rencontrer des difficultés qu'il n'a pas prévues mais il ose espérer des bontés de Monseigneur, qu'il ne desaprovera son zèle.

à Versailles Le 5.^e janvier 1771.

Flavel

Si l'on a quelque accommodement avec d'Angleterre, il seroit bien avantageux pour la pèche de la morue d'en faire le monopole de faire régler et constater les limites de la pèche de la morue, car depuis 1764. les anglais y ont branné nos