

Reflexions sur la Marine.

5d7

1.^{re}

Il semble que le nombre de 70 Vaisseaux, est celui auquel il faut s'arrêter pour notre Marine; ce nombre paroît proportionné à nos moyens, et il existoit en 1770, en comptant les Vaisseaux de Ligne, rétrocedés par la Compagnie des Indes; si l'on veut s'en tenir à ce Nombre, il faut démolir tous les Ans six ou plus vieux Vaisseaux; employés lesquels pourront produire de bons matériaux pour les six Vaisseaux qu'on construira, en remplacement, ~~par~~ chaque Année; ce qui produira une Economie moyenne d'environ 30 mille Livres par chaque Bâtiment par ce arrangement, on suppose la durée moyenne d'un Vaisseau d'environ 12 ans.

Les Vaisseaux appartenant à tous les Ministères des Vaisseaux d'un autre service pour les Vaisseaux neufs. On connoîtroit sûrement la dépense annuelle dans la Marine, ainsi que les quantités d'approvisionnement de bois et de fer, pour les Coques seulement, des six Vaisseaux à construire.

cette méthode fera sentir la nécessité de rendre communes les principales Dimensions des Vaisseaux de même rang. Suivie avec exactitude, elle simplifieroit la Régie dans toute la Marine en la maintenant dans les Loix. elle rendroit la Marine sans inégalité de force pendant toutes les années qui se succèdent. Enfin en simple, nous le prouverons de preséance par il faut suivre un plan, un système invariable, pour la conservation d'une chose aussi essentielle que la Marine pour la France.

II.

Les Vaisseaux à trois Batteries pourroient plus tôt que les autres, les bois qu'on y emploie étoient de la plus grosse espèce; qui n'ont pu croître que dans des lieux gras et humides, ou de ceux qui étoient très vieux sous le règne.

Ces Vaisseaux s'ont qu'on ne s'éloigne trop vite, par l'effet de leur poids énorme de leurs œuvres mortes, de leurs Batteries et par l'augmentation de l'effet de leur pesanteur dans les Oscillations du Vaisseau.

Les Matins pour de si grands Vaisseaux sont souvent si difficiles à trouver, qu'il faut en quelque sorte forcer la Nature pour se procurer ceux qu'il conviendrait d'avoir.

Dans des cas de détresse, pour cause de Tempête, ou pour celle de Combat, ces Vaisseaux ne peuvent trouver de Porto capable de les recevoir. Ces Navires courent alors les plus grands Risques.

La Manœuvre est longue et si pénible sur ces Vaisseaux, qu'il y faudrait des hommes de taille proportionnée à la grosseur de leurs Vergues pour servir les Voiles avec un peu d'aisance. Les hommes de cinq pieds à peine peuvent à peine faire cette manœuvre sur les Vaisseaux de 7^e canon; quelle difficulté n'éprouvent-ils pas sur ceux de 120 canons: il y faudrait des hommes de huit pieds!

La Plus grande hauteur de Batterie des Vaisseaux à trois Ponts, est ordinairement de 5 pieds $\frac{1}{2}$ à 5 pieds: la moindre bande ou le moindre Roulis les submerge et à peine trouve-t-on un moment à la Mer pour l'échouer avec sûreté; d'ailleurs la Matée d'un pareil Navire ne peut être facilement soulevée par le flot; il faut donc que le Flot se soulève contre elle? et la rend semblable au Rocher, qui oppose plus de résistance aux vagues en est plus souvent enseveli!

Un Vaisseau de 6^e canon peut faire usage de sa Batterie pendant un Vent frais, parce que sa Matée résiste moins à la vague et en est plus tôt.

11
12

Soutenir en avant les mêmes cinq pieds de Batterie qu'un
Vaisseau à trois Ponts il pourroit combattre, tandis
que ce dernier Vaisseau ne pourroit ouvrir cette
Batterie pendant le moindre Vent de la Mer.

Les Vaisseaux de 74 canon avec 3 pieds $\frac{1}{2}$ de
Batterie, et ceux de 80 avec 6 pieds, auroient l'avant-
tage du Combat sur les Vaisseaux à 3 ponts.

1^o par la hauteur de leur Batterie. 2^o par la force
de leurs Canons. 3^o par la liberté d'agir, occasion-
née par le soulèvement de leur Mât. La
première Batterie de ceux-ci est composée de pièces de
36, tandis que la Seconde Batterie des N^{os} à 3 Ponts
n'est composée que de pièces de 24; celui-ci court
donc le risque évident d'être réduit par un Vau
de 80 canon même de 74, pendant un temps un
peu fort.

Si les Anglais, par exemple, équipaient douze Vais.
à 3 Ponts comme le Samus, Le Barfleur, Le
London &c; nous pourrions à dépense égale, en
équiper 16 de 80 et de 74 canon, qui auroient
l'avantage de la Marche, de la stabilité et de la
Batterie sur ceux des Anglais, et qui trouveroient
vingt circonstances pour une, de combattre avec
un succès décidé.

Les Vaisseaux de 80 Canons, ceux de 74, réunissent
tous les avantages. Belle Batterie! Stabilité;
grosse Artillerie, sous le caractère de ces forts de
Vaisseaux: ils ont l'avantage des Bâtimens légers
à ceux des Vaisseaux de Combat: on ne sauroit
trop le pouvoir de pareils Navires!

Ce qui vient d'être dit, semble prouver que
le Vau Le Royal Louis étoit trop grand. Qu'il
vint être absolument renouveler ce Nom en
France avec un Vau à 3 Tons, Il faut le
construire sur les dimensions des Vaisseaux les
Antiques.

3.

On pourroit par bien des raisons, l'inutilité
des Vaisseaux à trois Tons dans la Marine.
on pourroit appliquer une partie de ces
raisons à ceux de 50 Canons, qui doivent aussi
être rejetés, par le peu de hauteur de Batterie qu'ils
ne peuvent manquer d'avoir: Car si par leur
propre 5 pieds de Batterie comme aux Vais. de
64 Canons, on augmentoit leur creux et leur
enfonçoit leurs capacités, ils perdrieroient trop de

marche, en ce sens qu'on ne peut destiner que pour
faire la course, ou pour des expéditions particulières,
deviendroient inutiles; ne pouvant pas se présenter en
Ligne, vu l'état actuel des forces Navales de l'Europe.
Il ne doit donc, à proprement parler, y avoir, que
trois Rangs de Vaisseaux. celui de 80 canons, de
74, et de 64: le nombre de ceux de 74 doit être le
plus grand, parce que leur Batterie de 36 can-
ons dans le cas de figures contre les plus gros
V. Soit en Bataille rangée, ou pour fondroyer
des Défenses à Terre.

On répètera encore, l'utilité de faire tous
les Vaisseaux d'un même Rang sur les mêmes
Dimensions. Cette Maxime fondamentale est
une des plus utiles à pratiquer.

4.

L'institution des frégates, est celle de singles avec
toute la vitesse possible; de servir comme d'aides
de camp dans les Escadrons des Armées Navales;
Leur fonction principale doit être de servir de
courier, de découvrir, de porter des ordres de Vice
Voies; de répéter des signaux. La Manoevre est
la seule qualité qui peut leur faire bien remplir

ces Objets; La grandeur en la force y sont inutiles.
 il faut donc tout sacrifier pour obtenir cette Vitesse
 si utile, on l'obtiendra en augmentant la
 Voiture de cet Instrument, par le balaistement de
 leur centre de Gravité causé par la soustraction
 de leur Batterie. Si l'on veut à cet effet, une
 longueur en un tirant de six centimètres de
 la figure de l'arc le moins étiré, on
 aura rempli l'objet d'une Fregatte; alors
 on lui donnera quel nombre de canons
 nécessaires pour faire des Signaux.

Il vaut absolument mieux avoir en France,
 10 Vaisseaux de 64 en de 74 de plus, que d'avoir
 20 Fregattes portant du Canon de 8 ou de 12.
 Les premiers sont de force réelle, de véritable
 force de combat, les autres deviennent inutiles
 en présence de toutes espèces de Vaisseaux ennemis.
 Les Vaisseaux de 64 en de 74 peuvent faire la
 course avec un succès certain, par conséquent
 peuvent mieux marcher que nos Fregattes,
 qu'ils peuvent atteindre les Fregattes ennemies,
 s'en emparer à coup sûr, et détruire efficacement

aux Vaisseaux ennemis qu'ils remonteront; toutes (26)
choses que nos frégates seroient bien éloignées de
pouvoir exécuter.

Avec les foudres destinées pour les Vaisseaux
en les frégates de la Marine de France, on peut
augmenter d'un septième nos forces Navales
en supprimant la plus part de nos frégates
actuelles, pour y substituer ^{des Vain. & de ligne ou} de véritables frégates,
qui singleront avec une vitesse extraordinaire.
Si le Longue Espiegle, employé d'abord
de M. De Guichen, marche mieux que la frégate
la Terpsichore, réputée très bonne, en donne la longueur
en de 145 pieds; que doit on attendre de la
vitesse d'une frégate de 90 à 100 pieds de longueur?
dont la vitesse seroit construite sur les principes ^{que} celle
du Longue? 5.

Les Provinces Maritimes de France produisent des Bois
de la meilleure qualité, mais depuis 200 ans
les Ports ont englobé toutes les espèces qui y
conviennent pour la Marine du Roi, et de proche en
proche, on s'est éloigné des Rivières de la Mer en
les exploitant; ainsi voyons nous, que les grandes
fournitures de Bois proviennent après de l'intérieur

du Royaume, et même de ses frontières vers l'Est, des
 Pays ou les Rivières de la Seine, de la Loire, de la
 Garonne et du Rhône, permettent le transport du Bois
 jusqu'à son embouchure, pour être ensuite —
 épartir dans les Grandes Ports. Or presque toute
 Le Bois provenant des Pays fertiles qu'arrosent ces Rivières et qui
 participent à la nature grasse de leur Terrain,
 est celui dont la Marine se pourroit à présent; il
 n'est donc pas possible, que les Vaisseaux dont ils
 sont construits, puissent durer aussi long-temps,
 que ceux dont Colbert pourvut la Marine
 lors qu'il la créa, et que d'autres Ministres
 après lui, ont renouvelles des Forêts de la
 Bretagne et de la Normandie, dont les chênes
 étoient excellens. Il n'est ^{donc} pas étonnant, que les
 Vaisseaux actuels construits avec du Bois de
 hauts Pays, puissent durer aussi long-temps que
 ceux qu'on construisoit dans le dernier Siècle.

La grande quantité de Bois qu'il faut pour la
 Marine, ne pourroit pas être aussi sélécion sur
 leur choix, que peut l'être un Architecte qui —

25

nié jamais qu'un mince objet en vicié ; et quand même un vaisseau seroit construit avec le meilleur Bois, il ne pourroit durer aussi long-temps qu'un Edifice civil, où l'on emploieroit de même bois pour sa construction, à cause de l'atmosphère épaisse & humide, causée par l'évaporation de l'eau de la Sentine du Navire & par celle dont il est environné de toute part !

Ce qu'on vient de dire sur la rareté des bonnes espèces de Bois, fait voir que leur peu de durée est un vice radical dans la Marine, puis qu'il y faut toujours de grandes Approvisionnements, qui ne permettent plus de faire un choix bien rigoureux de chaque Eievre.

Le Remède qu'on peut appliquer à ce mal, c'est de se faire approvisionner de Bois dans les Forêts, & autant qu'il y en a sous main, en dirigeant des Nûes très sûres pour s'en procurer au besoin.

On propose pour cet effet, d'abandonner à la Marine, La Régie & la Maintenance de toutes les Forêts Royales, qui avoisinent de 15 à 20 lieues

29

Les Rivages de la Mer et ceux des grandes Rivières.
On sçait que ces forêts ne sont pas dans leur
état actuel, & que le cad s'aide à la construction
des Vaisseaux, faute d'entretien et de Soins convena-
bles.

En fustivant les Arbres de ces forêts, en les
exploitant à propos, et en les renouvelant
de même, on se procureroit une ressource
immense pour les cad impérieux!

Le produit Casuel de ces Forêts, en bois
de chauffage, merisier, Latex, Charbon &c. —
subviendrait aux frais de leur entretien, d'explo-
itation et de transport des bois jusqu'aux Rivages.

L'cession des Forêts Royales à la Marine, telle
qu'on vient de les désigner, seroit une augmen-
tation de Revenu assez importante pour ce Département,
pour y créer un Bureau, uniquement occupé
de ce grand objet. Un Inspecteur, Les Intendants
des Forêts, vieilleroient en leurs Villes par
des Juges, administrateurs; et tels autres.
Le Roi pour le maintien du bon ordre, Sans
aucun du Ministre de la Marine.

L'on prolonge la durée du Vaisseau, on propose d'observer autant qu'il sera possible les Maximes suivantes.

- 1.^o D'employer le Bois le moins grand. 2.^o celui de coupe faite à propos sur l'éd. 3.^o de n'employer aucun Bois flotté, mais mais transporté dans des Chaleaux sur les Rivières, et dans le cas où on ne pourra absolument les transporter ainsi, de ne les laisser submergés d'eau douce que le moins de temps qu'on pourra. 4.^o d'employer les Bois après deux ans de coupe. 5. de faire débiter les Bordages un an avant que d'en faire l'emploi. il seroit bon qu'il y eût une province de Bois d'un ou deux ans de coupe. 6.^o de ne pas déposer dans l'eau, les Bois de substance un peu grasse, comme qu'ils n'y soient continuellement plongés: l'alternance de l'humide et du sec causé par le mouvement des Mers, hâteroit leur ruine. 7.^o de ne commencer la construction d'un Vaisseau, que vers le printemps. 8.^o de laisser les Vaisseaux élevés en Bois tout nus pendant un ou deux hivers. 9.^o de border, de palfetter un Navire

en construction pendant les mois de May Juin, Jus qu'en septembre inclusivement. 10. Le Vaisseau construit, recevoir ses coutures, n'y le salpêtre, depuis 8^{he} en avril suivant, au point de son entrée absolue. 11. S'abolir la fatale superstitieuse coutume de chauffer les pontons des Vaisseaux construits, ou risque irrémédiablement de les brûler, en en étendant très promptement par ce dangereux usage, toute la partie d'arrière des Vaisseaux: il faut substituer au chauffage des pontons, la méthode de s'employer pour leur construction, le bois de l'é. qu'on se soit sécher dans des fours ou étuves sèches.

12. Lois qu'on sera obligé de border ou de salpêtrer un Vaisseau neuf pendant la mauvaise saison, s'y adapter une couverture, soit qu'il existe sur chantier de laler ou de l'attirer, ou qu'il soit à flot.

13. De supposer arroser les Vaisseaux pendant les chaleurs de l'été qui dilate les coutures: cette méthode, en injectant l'eau dans leur intérieur, en pourroit les étouper et les lever. 14. Si les Vaisseaux construits, étoient mis à sec, couverts et étouper, ils se conserveroient aussi long-temps qu'il est possible.

15.^o 10 à 12 Calend. Construction ^{chaîne} Sur des queller
ou l'atterrir un Vaisseau après qu'il seroit entie-
rement achevé, mais sans Calfatage, dureroit un
long-temps sous un toit en fer de d'une ressource
bien assurée. 16.^o Les Navires qui Navigent,
ne pourroient pas aussi tôt que ceux qui restent
dans le Port: En 1771, La Bourdonne qui venoit
d'achever une Campagne de 14 ans, étoit la moitié
moins endommagée que celles construites de
même Bon et dans le même Temps, qui étoient
restées dans le Port. Le Holland qui a été aux
Terres Australes, est moins endommagé que
L'Alexandre, qui n'a fait qu'une Campagne d'Evolution;
tout est égal d'ailleurs, entre ces deux Vaisseaux.

17.^o Le Port de Brest est fort défectueux, pour la
durée des Vaisseaux, et même de L'Arg, ou il ne
faudroit que visiter à leur conservation, il faudroit
répartir dans les 3 Grands Ports, proportionnellement
à la répartition des Troupes de la Marine en
ses différents détachemens. Brest en à la Moitié,
Lorient les $\frac{3}{5}$, et Rochefort les $\frac{2}{5}$; Si l'on
suppose que le nombre de nos 70 Vaisseaux soit

établi, comme il est convenable; Brest contiendra
35 Vaisseaux, Lorient en contiendra 21, Rochefort
en contiendra 14; de ces derniers il peut en être
dépôtés 4 à Lorient.

7.^e

En tout de Lait, il faut engager les officiers de la
Marine, & Naviguer par tous les moyens & dans
toutes les occasions honorables ou honnêtes qu'ils
pourront trouver dans la Marine Marchande et
chez les Etrangers; ces occasions précieuses pour
leur former, ne doit point leur priver de la paye que
sa Majesté leur accorde. après avoir fait deux ou
trois campagnes dans la Marine du Roi, et avoir
eue toutes les instructions d'usage, ils profiteront
pluement de la pratique; Ils donneront avis de
ministre de leur séjour, de leur arrivée en Europe,
et ils se rendront au premier ordre dans leur Dépar-
tement pour y servir à leur Loue &c.

Quelques petites innovations, qu'on peut supposer
dans cette méthode, sont bien éloignées de l'avantage
éminent qui en résulteroit pour l'Etat.

En tems de Guerre il faut également laisser Naviger les Officiers par tous les moyens possibles : mais comme dans ce tems, il s'agit de servir ^{l'Etat} plus d'autre-
ment que dans tout autre, on les emploiera sous
des Vaisseaux du Roi destinés pour faire les courses,
et dans toutes les autres occasions : la premiere,
offre de fréquens moyens d'agir ; cette sorte de Guerre
étant la plus active, tant pour les Manœuvres que
pour le Combat.

9°

Tout former les Matelots à la plus grande Discipline,
pour donner aux Commandans des Vaisseaux la
confiance dans leur Equipage, il faut laisser
les Officiers en les Matelots pendant toute une
Guerre sur le même Bâtiment, sans l'avancement
des Indivisions dans les grades et autres grandes
considérations. Un Equipage semblable s'acquiesce
dela l'union de Corps, d'imitation, et peut être de
Rivalité de Vaisseau à l'autre. Cette méthode a toujours
~~été~~ suivie par Du Gué Trousseau, a été la cause seconde
de son Exploite et de son Immortalité.

mais en gardant le même fond d'équipage sur un
Vaisseau pendant ^{toute} une guerre, il ne faut pas
priver les officiers en leur Matelote de toute liberté
ce dont grégeois & les Matelots; trop de contrainte
suscite l'ennui, le dégoût en l'auventement, et
on manqueroit le but proposé.

Entendant la police de Mer avec exactitude,
on procurera toute laisance possible aux Matelots
pendant leur relâche et au retour des campagnes.
Les officiers peuvent être libres & changer de Vaisseau
pour des raisons importantes, d'incompatibilité,
de dégoût insurmontable; choses qui seroient étée
précisément un empêchement pour le commandement des corps.
officiers en Matelote, pourroient quitter le V. au
au retour d'une campagne, d'auventement relâche —
même, pour cause de santé, d'affaire, de famille
ou autres autres raisons importantes: car il
faut faire agir tous les moyens pour établir —
la concordance entre toutes les parties d'un Equipage,
donner naissance un attachement mutuel, cimenté
d'ailleurs, par l'habitude de vivre ensemble.

Pour augmenter en temps de Paix le Nombre de Matelots si utile en temps de Guerre, il faut encourager la Pêche de la Morue à la Côte de Terre-Neuve sur le Grand Banc. Les Matelots qui forment ce Genre de Commerce, sont d'autant meilleurs, que la rigueur du Climat qu'ils fréquentent, les Dangers qu'ils éprouvent parmi les Glaces, et leurs travaux continus, les forment à la fatigue et leur inculque une sorte d'Indépendance. Saint-Malo en Granville, sans compter les autres Ports qui exportent pour cette Pêche, y entretiennent environ 8 mille hommes, en créent en quelque sorte 1500 Matelots par année commune. Quelle source féconde pour alimenter nos forces Navales !

Le moyen le plus simple pour entretenir, et pour augmenter même, le nombre d'armemens pour la Pêche de Morue, est d'augmenter le Gain des associés à ces Entreprises. Les Anglois qui possèdent les meilleures endroits pour la Pêche du Grand Poisson, en trouvent un grand débouché dans toute l'Espagne, Le Portugal et dans quelques Ports d'Italie.

augmenterait le nombre de nos Matelots qui décroît tous
les jours, par la diminution de notre Commerce, et
soutiendrait cette partie essentielle des Forces de l'Etat!!

Bienfice important ! enteh qu'on ne le retire pas toujours dans un commerce réglé et tranquille ! Bienfice incertain, pour mettre nos Vendeurs à l'aise, de baisser le prix de leur Poisson Sec dans les Ports de la Méditerranée, d'y soutenir la concurrence des Anglais, d'y faire alors un profit honnête, d'en résulteroit une augmentation d'armemens pour la Flotte des Morues, et celle du nombre de nos Matelots.

Il seroit aussi convenable d'accorder une gratification par chaque Barrique d'huile de Poisson provenant de cette Flotte : on sçait que 100 quintaux de Poisson Sec, peuvent avoir produit 10 Barriques d'huile, or les 150 mille quintaux supposés en deffus, produiroient 1500 Barriques d'huile, et comme la Navigation au Grand Banc, en produisant du Poisson Salé au Verd, entretient en forme aussi de bons Matelots, il seroit pareillement utile d'accorder à ce commerce une gratification sur chaque Centaine (de Compte) de Morues qu'il importeroit.

Cette bienveillance du Gouvernement, en augmentant le nombre des armemens pour la Flotte des Morues,

39

le bas prix ou ils peuvent les vendre, achalande leur Commerce et leur attire des acheteurs à notre préjudice. Pour obtenir la Supériorité, ou même la concurrence sur cette station dans ce genre de Commerce, il faudroit que l'Etat payât à nos Armateurs une gratification par chaque Quintal de Morue, qu'ils feroient importer en Europe: ce qu'il seroit aisé de comparer par la Voie des Douanes en par celle des Consuls en pays Etranger.

En ne supposant que 3000 quintaux de Morue pour la récolte moyenne de chaque Navire, Les 150 Bâtimens qu'on suppose expédiés de France pour la Pêche importeroient ensemble 450 mille quintaux de Poisson, lesquels à raison de 15 Solr de gratification par quintal, formeroient un bénéfice de 337.500^l en faveur de tous les Armateurs & ce Commerce; et si l'on suppose le prix moyen du quintal de Morue de 12^l, la totalité de retour d'un An de ce Commerce est de 5 millions 400 mille livres, auxquels ajoutant la gratification de 337.500^l cy dessus, ils retireroient 6 $\frac{1}{4}$ pour eux de bénéfice en fin de leur retour.

L'estimation des Sommes portées au présent Mémoire,
 ne peuvent être que des Approximations, dans lesquelles
 le coup d'œil guidé par l'habitude de voir des Vaisseaux
 et d'estimer leur Vitesse, joint aux vitesses qu'on se
 pu faire et aux notes consignées dans les Registres des
 Ports, ont servi de moyen pour parvenir aux
 Résultats qu'on présente; Résultats dont la précision
 rigoureuse ne pourroit être attestée, qu'autant qu'on
 eût pu voir ^{toutes} les Vues Effectuelles de chaque Bâtiment;
 ce qui auroit causé un travail immense et une
 considérable, d'ailleurs nuisible aux Vaisseaux, puis qu'on
 n'est point en état de les radoubes tous en même
 temps après une pareille Visite qui les auroit laissés
 dépourvus d'une partie de leurs Équipages.