

---

## Discussion du projet de décret sur la marine militaire, lors de la séance du 14 janvier 1791

Charles Alexis Brulart, marquis de Sillery, Guillaume François Goupil de Préfelin, Pierre Victor Malouet, Noël Charles Millet, François-Célestin de Loynes-Barraud La Coudraye, Louis Philippe de Rigaud, marquis de Vaudreuil, Gualbert

---

### Citer ce document / Cite this document :

Sillery Charles Alexis Brulart, marquis de, Goupil de Préfelin Guillaume François, Malouet Pierre Victor, Millet Noël Charles, Loynes-Barraud La Coudraye François-Célestin de, Vaudreuil Louis Philippe de Rigaud, marquis de, Gualbert. Discussion du projet de décret sur la marine militaire, lors de la séance du 14 janvier 1791. In: Archives Parlementaires de 1787 à 1860 - Première série (1787-1799) Tome XXII - Du 3 janvier au 5 février 1791. Paris : Librairie Administrative P. Dupont, 1885. pp. 218-227;

[https://www.persee.fr/doc/arcpa\\_0000-0000\\_1885\\_num\\_22\\_1\\_9761\\_t1\\_0218\\_0000\\_5](https://www.persee.fr/doc/arcpa_0000-0000_1885_num_22_1_9761_t1_0218_0000_5)

---

Fichier pdf généré le 07/07/2020

fait précéder d'un discours analogue à la circonstance, où respiraient également la religion et le patriotisme. Avec eux étaient des chanoines et chapelains de Saint-Nicolas, des prêtres habitués, des religieux bernardins, bénédictins et autres.

Je demande qu'en témoignage de satisfaction de cette nouvelle preuve de soumission, de zèle et de patriotisme dont la ville de Sézanne donne l'exemple, l'Assemblée ordonne qu'il en soit fait mention honorable dans le procès-verbal.

(Cette motion est adoptée.)

**M. Lebrun**, au nom du comité des finances, propose d'autoriser la municipalité de Paris à signer les contrats de constitution ou de reconstitution de rentes sur l'Etat. Il demande également que le comité de Constitution soit tenu de proposer incessamment la nouvelle forme qui doit être employée dans les grosses de ces sortes de contrats.

L'Assemblée rend le décret suivant :

« L'Assemblée nationale décrète que la municipalité actuelle de Paris commettra trois de ses membres pour signer les contrats de rentes, constitués ou reconstitués sur l'Etat.

« Charge son comité de Constitution de lui proposer la nouvelle forme qui doit être employée dans les grosses des contrats. »

L'ordre du jour est la discussion du projet de décret sur l'organisation de la marine militaire.

Un de MM. les secrétaires fait lecture du projet présenté par le comité (1).

**M. Gualbert**. Messieurs, je me bornerai à faire quelques observations très courtes sur le projet de décret qui vous a été présenté hier par votre comité de marine.

Tout d'abord, il vous propose d'admettre, comme aspirants dans la marine, tous les jeunes citoyens qui se présenteront avec les connaissances de mathématiques et d'astronomie, de mécanique, etc., qui sont nécessaires pour l'art de la navigation. Je pense avec lui que ces places doivent être ouvertes indistinctement à toutes les classes de citoyens; mais je crois qu'il est juste d'en limiter le nombre, si l'on veut leur assurer un avancement, et de ne les admettre aux places vacantes, qu'après des examens publics et au concours.

On propose, en second lieu, de supprimer les corvettes; et moi, je crois que les élèves feront plus de progrès en six mois sur les corvettes, toujours en activité, qu'ils n'en feraient dans dix-huit mois sur les vaisseaux de ligne. Je pense aussi qu'il faudrait payer les aspirants: ne le pas faire, serait éloigner les citoyens pauvres, qui auraient déjà fait des sacrifices pour acquérir les connaissances qu'on exige d'eux; ce serait véritablement établir l'aristocratie des riches. Je trouve encore le service sur les vaisseaux marchands inutile pour former les élèves. Les vaisseaux emploient deux mois, par exemple, à la navigation d'Amérique; ils s'établissent ensuite pendant quatre mois dans un magasin. Les officiers passent ce temps, soit dans ces magasins, avec les armateurs, soit à aller dans le pays pour faire des armements; on voit que ce temps serait en pure perte pour les élèves.....

(1) Voyez ci-dessus, séance du 13 janvier 1791, au matin, page 193, le rapport de M. de Champagny et le projet de décret du comité.

On propose ensuite d'admettre au grade d'officiers tous les aspirants qui auront subi un examen, et qui compteront plusieurs années de navigation.

Je demande qu'on n'admette sur les vaisseaux de l'Etat que ceux qui auront l'instruction particulièrement nécessaire à la marine militaire, ceux qui auront fait l'exercice continuellement actif des vaisseaux de guerre. La France est la seule puissance maritime à laquelle on ait proposé l'alliance qu'on voudrait faire aujourd'hui de la marine marchande et de la marine militaire. Vous n'auriez sur les vaisseaux de l'Etat que les officiers qui n'auraient pu obtenir la confiance des armateurs, le service de la marine marchande étant plus avantageux pour le spéculateur que celui de la marine militaire. Ajoutez à cet inconvénient l'injustice d'exclure les enseignes de l'avancement... La disposition qui vous est proposée d'admettre les quartiers-maîtres aux places d'officiers me paraît infiniment juste; mais l'homme qui n'a point d'instruction théorique, qui n'a pas même la connaissance de la boussole, peut-il exercer utilement les fonctions d'officier? Il me semble qu'on pourrait lui en donner le grade et le laisser dans l'exercice des fonctions qui lui sont familières.

On propose de faire parvenir au grade de lieutenants de marine militaire, les capitaines de la marine marchande qui auront 24 ans de service; cette disposition, comme je l'ai déjà dit, est injuste envers les enseignes. Il faut que leur avancement soit invariablement réglé; c'est le seul moyen d'entretenir l'émulation. L'Assemblée n'a pas fait perdre leurs rangs aux officiers de l'armée; je ne sais pas pourquoi on vous présente un projet aussi injuste pour la marine. Aussi les membres du comité de marine n'ont pour la plupart qu'une faible connaissance dans ces matières. Ceux qui avaient quelque expérience s'en sont retirés, et les deux marins qui y sont restés ont été d'un avis contraire à celui qui vous est proposé. Ce comité n'a consulté que deux officiers de marine: le comité militaire avait pris les conseils de soixante officiers distingués.

Je demande que le comité soit tenu de consulter des officiers généraux, et de soumettre à un nouvel examen le projet de décret qu'il vous a présenté, à l'effet de proposer ensuite un nouveau projet de décret plus favorable aux intérêts de l'Etat, et plus analogue aux principes manifestés par l'Assemblée sur l'organisation militaire.

**M. de Vaudreuil** (1). Messieurs, la faiblesse de mon organe étant cause que je suis obligé de forcer ma voix pour me faire entendre, je ne puis parler que fort peu de temps de suite. Je me contenterai de vous dire ce que je pense sur quelques parties de cette organisation; et lorsqu'on discutera chaque partie du projet de décret, présenté par le comité de marine, si je m'aperçois que ceux qui auront parlé auront eu des idées différentes des miennes et qui n'auront pas été assez combattues, je demanderai la parole pour défendre mon opinion.

Je pense que la marine nationale doit être composée d'un nombre suffisant d'officiers pour qu'il puisse y avoir toujours alternativement à la mer, en temps de paix ou dans les départements, deux tiers des lieutenants et enseignes de vaisseaux et l'autre tiers à se reposer chez eux.

(1) Nous empruntons ce discours au *Journal logarithmique*, t. XX, p. 108.

Ceux qui seront occupés dans les départements doivent être commandés par un officier général.

Cette marine doit être fort exercée en temps de paix, soit sur des escadres d'évolution, soit sur des frégates en station dans nos colonies ou sur le grand banc et à la côte de Terre-Neuve, pour protéger les pêches, et sur des flûtes et gabarres employées le long des côtes pour le transport de tout ce qui approvisionne les ports.

Je pense que 120 capitaines, 600 lieutenants, 400 enseignes de vaisseaux seraient suffisants en temps de paix. Il faudrait sur tous les bâtiments y armer beaucoup d'officiers, ce qui ne serait qu'une fort petite dépense de plus.

Je pense qu'il convient d'avoir un corps d'élèves dans les trois départements de Brest, Toulon et Rochefort. On peut les appeler soit élèves, soit aspirants; mais le mot « élèves » me paraît mieux désigner l'état d'apprentissage où ils sont. Il en faudrait 100 dans chaque département.

Les élèves étant la pépinière des officiers de la marine, on ne peut avoir trop d'attention à leurs mœurs et à leurs études. C'est pourquoi je voudrais qu'on leur donnât des surveillants qui eussent l'autorité de les punir et même de les renvoyer à leurs parents, s'ils étaient trop vieux pour espérer de les corriger.

Je désirerais qu'il y eût un capitaine de vaisseau, deux lieutenants et deux enseignes pour les commander et les surveiller à terre, et qu'à la mer, un officier de l'état-major fût chargé de les surveiller.

L'âge de 16 à 18 ans me paraît le plus convenable pour les recevoir; ils auraient eu le temps d'avoir leur éducation formée dans les collèges; ce qui les rendrait beaucoup plus propres à l'étude des sciences nécessaires à la marine.

Les élèves doivent être reçus au concours; mais comme à cet âge ils ne peuvent avoir qu'un commencement d'étude dans les mathématiques, il conviendrait d'entretenir dans chaque département trois maîtres de mathématiques, parmi lesquels il y en aurait au moins un en état de donner des cours publics de physique et d'astronomie: un maître de langue anglaise serait aussi fort nécessaire, ainsi qu'un maître de dessin.

L'usage où l'on est d'armer, tous les étés, dans chaque département, une corvette d'école pour les jeunes élèves, me paraît devoir continuer, étant le moyen le plus propre pour les former à la manœuvre. Mon avis est que les élèves soient faits enseignes de vaisseau après 48 mois de navigation dans la marine militaire.

Lorsque la guerre se déclarerait, les deux cents premiers élèves seraient faits enseignes de vaisseau, sans examen; mais lorsque leur rang viendrait pour être faits lieutenants de vaisseau, ils seraient obligés d'en subir un.

Il serait convenable de donner aux matres d'équipages et aux matres pilotes le titre d'enseigne de vaisseau.

Au moyen de cette augmentation dans le nombre des officiers de la marine, je crois que l'on ne serait pas obligé d'avoir recours aux places de commerce. Je pense qu'il est très dangereux d'amalgamer ces deux corps ensemble et qu'on doit éloigner de l'esprit militaire celui du commerce; le désir des richesses ne peut que lui nuire.

**M. de Loynes de La Coudraye.** Messieurs, votre comité de marine ne renferme plus que deux hommes de mer; il ne peut être que com-

plètement ignorant sur l'organisation de la marine. Aussi a-t-on remarqué une extrême différence entre le préambule du rapport et la conclusion. Le comité a dédaigné de prendre l'avis des gens instruits et expérimentés, il n'a consulté que des hommes intéressés. Son plan ne peut donc être que défectueux. Je n'entreprendrai point de le discuter en entier; ce serait une tâche trop pénible et trop difficile; mais il est un article sur lequel je ne puis m'empêcher de vous présenter des observations.

Il résulterait du projet, que tous les officiers marchands pourraient devenir officiers de la marine militaire, c'est-à-dire que sur 5,550 officiers marchands, il y aura 5,550 bons officiers militaires toujours prêts pour la guerre. Le rapporteur de votre comité vous a dit avec raison que l'exercice et l'expérience pouvaient seuls donner la connaissance des manœuvres militaires, et il a conclu, sans doute contre son avis, et d'après les idées des autres membres au nom desquels il parlait, qu'il fallait admettre dans la marine militaire les officiers de commerce, comme si d'une école mauvaise on pouvait jamais tirer des sujets instruits. C'est principalement cette concurrence entre la marine marchande et la marine militaire que je vais discuter.

La marine marchande a toujours été étrangère à la guerre. L'art de l'abordage ne peut s'apprendre que par une longue expérience. Le petit nombre d'hommes d'équipage des vaisseaux marchands exige un surcroît de précautions contre la tempête, précautions qui nuisent dans les manœuvres de la guerre, et qui fait contracter aux matelots une mauvaise habitude. Peut-on dire que des hommes qui ont des habitudes si différentes sont propres à exercer également bien toutes les fonctions des deux marines? Lorsque la guerre oblige de réunir les vaisseaux marchands, il n'y a pas de plus grand embarras que de les tenir réunis. L'inquiétude de l'abordage l'emporte sur la crainte de tomber entre les mains de l'ennemi. Aussi les Anglais ont-ils toujours établi une distinction entre les deux marines, et les ont-ils séparées par des dénominations différentes... Les spéculations de commerce sont presque l'unique but de l'officier marchand; elles sont une partie essentielle de son instruction. L'officier militaire s'occupe uniquement des manœuvres militaires; une campagne lui donne plus d'expérience que quatre années de navigation n'en donnent à l'officier marchand.

Ce que l'on a craint, surtout dans tous les temps et chez toutes les nations, c'est que l'esprit mercantile ne s'introduisît dans la marine militaire, qui ne doit avoir pour but que la gloire et la défense de la patrie. L'amour des richesses rend insensible à l'honneur, et détruit l'effet de l'influence des grands exemples... Les capitaines qui auront la confiance des négociants, préféreront servir dans la marine marchande; ceux qui seront rejetés par les armateurs seront les seuls qui brigueront des places dans la marine militaire. Les capitaines qui auront de la réputation dans les places de commerce ne quitteront pas leur état pour prendre un grade inférieur dans la marine militaire. Votre premier objet doit être d'entretenir l'émulation dans vos escadres et parmi vos élèves. Les officiers militaires ne pourront prétendre qu'à l'honneur, premier mobile des grandes actions; ils ne partageront pas les spéculations de la marine marchande: celle-ci doit-elle partager les récompenses de la marine militaire? Après avoir servi l'Etat avec distinction

les officiers des escadres doivent-ils être privés de leur avancement, unique récompense que vous leur décernez ? Vous avez le corps de marine le plus instruit de l'Europe ; n'allez pas le rendre le plus ignorant en détruisant l'émulation... Je me réserve de vous proposer dans un autre moment un projet de décret.

Je dois vous parler un moment d'un mémoire publié par la marine marchande. Je ne me permettrai pas de répondre aux diatribes indécentes qu'il renferme ; mais je réfuterai, quand il en sera temps, l'inculpation qui est faite à la marine militaire d'avoir employé les armes, qui lui étaient confiées pour la défense de la patrie, à vexer les négociants. Je défie de citer un seul fait de ce genre, appuyé de preuves. J'ai servi pendant vingt-trois ans dans la marine ; j'ai toujours vu la marine militaire fournir des secours d'hommes et de vivres au commerce, et protéger sa navigation. Il serait à désirer seulement qu'elle séjournât plus longtemps dans les rades et dans les ports de commerce, ce qui rendrait les officiers militaires plus habiles dans l'art de protéger les convois.

Voici le projet de décret que je propose : (1)

Art. 1<sup>er</sup>. Le corps des officiers de la marine militaire sera entretenu par l'Etat et sera toujours assez nombreux pour fournir à l'armement des vaisseaux en temps de guerre.

Art. 2. Le corps sera partagé en différents grades, savoir : enseignes, lieutenants et capitaines de vaisseau, chefs d'escadre, amiraux et vice-amiraux ; et à la suite il sera placé une classe d'élèves de la marine, égale en nombre au quart de la totalité des officiers des différents grades.

Art. 3. Tous recevront une solde de l'Etat, mais tout commerce leur sera rigoureusement interdit tant qu'ils seront attachés au service de la marine militaire.

Art. 4. Le nombre total des officiers des différents grades sera réglé à raison de ce qui est nécessaire tant pour le commandement des vaisseaux, que pour fournir quatre justes quarts sur chaque vaisseau de ligne et sur chaque frégate, et deux sur les moindres bâtiments. Ainsi 80 vaisseaux, 80 frégates ou 80 autres bâtiments exigent 800 lieutenants ou enseignes, et environ 170 capitaines de vaisseau.

Art. 5. En temps de guerre le nombre des officiers pourra être augmenté de 120, en accélérant graduellement l'avance des élèves, et en accordant au premier maître le grade d'officier, sans cependant quitter leurs honorables fonctions, leurs utiles et honorables fonctions de maîtres.

Art. 6. Les conditions exigées pour être admis aux places d'élèves de marine, seront : 1<sup>o</sup> De n'avoir aucune infirmité ou difformité corporelle essentielle ; 2<sup>o</sup> d'être âgé de 14 ans accomplis et non de 18 ans ; 3<sup>o</sup> pour se présenter à un examen au concours, de savoir l'arithmétique, la géométrie et les éléments de mécanique, comme une preuve de l'intelligence de l'élève ; 4<sup>o</sup> d'avoir une fortune suffisante pour faire présumer une éducation honnête et les moyens de paraître avec décence chez les différentes nations étrangères.

Art. 7. Les avancements seront réglés ainsi qu'il suit : L'élève de la marine, après 6 ans de service, 48 mois de mer, sera tenu de subir un nouvel examen public sur les mathématiques, la tactique navale, la mécanique et l'artillerie,

et sur les principes de la construction et de l'astronomie, à compter du jour où les 48 mois de mer et les 6 ans de service auront été accomplis : s'il ne peut satisfaire à cet examen, il sera tenu de remplacer ce qui lui manquera de théorie par 3 ans de service d'élève : pendant ces 3 ans, il aura le droit de se représenter, s'il a acquis l'instruction prescrite pour prendre rang avec les nouveaux promus : mais le temps employé à l'étude et à la théorie ne comptera jamais, ni pour les décorations, ni pour les retraites. On passera du grade d'enseigne à celui de lieutenant. Dans le cas de remplacement pour les grades inférieurs, nul ne pourra cependant y être admis qu'il n'ait 24 mois de mer. Le roi pourra choisir un tiers des enseignes hors rang pour leur conférer le grade de lieutenant. On suivra la même règle pour faire des capitaines de vaisseau ; mais le roi aura le droit de choisir la moitié hors de rang parmi ceux qui auront commandé. Les officiers généraux de tout grade seront entièrement à la nomination du roi ; mais nul ne pourra obtenir cette dignité qu'il n'ait commandé soit une escadre ou une armée.

Art. 8. Le roi seul conférera aux officiers le commandement des vaisseaux de l'Etat, et il pourra le leur retirer par un ordre simple.

Art. 9. L'officier général commandant en chef une escadre ou un vaisseau ou une division, aura autorité de démonter un capitaine commandant un vaisseau sous ses ordres, et aussi de pourvoir au commandement qui viendra à vaquer ; mais après la campagne il sera tenu un conseil de guerre pour juger la conduite du capitaine qui aura été démonté.

Art. 10. Il sera, pour la formation des élèves aux évolutions de la mer, armé une corvette ; et le temps qu'ils serviront dessus leur sera compté pour temps de mer.

Art. 11. Les élèves de la marine auront des écoles dans les trois ports de Brest, Toulon, Rochefort, où ils seront tenus d'assister régulièrement.

Art. 12. Le roi sera prié de donner des ordres au ministre de la marine à l'effet de faire rédiger une ordonnance conformément aux principes que je viens de développer.

**M. de Sillery** (1). Messieurs, je ne m'attendais pas que le projet du décret de la marine serait si promptement discuté. J'ai seulement classé quelques idées qui devaient être les éléments d'un ouvrage complet que je travaille et qui n'est pas terminé.

Je vous prie d'avoir quelque indulgence pour mes observations qui ne vous seront pas présentées, dans ce moment, avec le développement que j'aurais désiré.

Le rapport que M. de Champagny vous a fait sur l'organisation de la marine, a mérité, à juste titre, les suffrages de l'Assemblée. J'adopte la plupart des idées qu'il vous a développées avec autant de sagesse que d'énergie ; mais je me permettrai de faire observer au comité de la marine, que plusieurs des articles du décret replacent encore la marine commerçante dans le même état où elle était autrefois.

Ce projet est déjà parvenu dans les ports les plus voisins ; et des réclamations sans nombre arrivent du Havre, de Saint-Malo, de Cherbourg

(1) Ce projet de décret n'a pas été inséré au *Moniteur*.

(1) Le discours de M. de Sillery est incomplet au *Moniteur*.

et de Nantes, et il y a lieu de croire qu'elles sont générales dans tous les ports de France.

Je ne permettrai de dire aux officiers de la marine commerçante que j'ai trouvé quelques-unes de leurs demandes exagérées; et décidé à combattre le décret proposé par le comité, je supplie l'Assemblée de me permettre quelques réflexions préliminaires qui prouveront qu'en désirant ne jamais m'éloigner des bases constitutionnelles que vous avez décrétées je connais également les dangers qu'il y aurait pour la chose publique, en confondant les deux corps ensemble, ainsi que plusieurs mémoires que j'ai lus en forment le vœu.

Je n'ajouterai rien à ce que M. le rapporteur vous a dit pour prouver l'indispensable nécessité d'une marine militaire.

Nous avons un commerce immense à protéger, des colonies à défendre, et une nation rivale et voisine dont les forces navales sont redoutables.

Qui plus que le commerce de France est intéressé à la parfaite organisation de cette armée qui doit le protéger et le défendre?

L'immortel décret que vous avez prononcé, qui rend tous les hommes égaux et également susceptibles de tous les emplois civils et militaires, est la base fondamentale de l'organisation de tous les corps.

Lorsque cette loi admirable aura été respectée pour l'admission des sujets dans le corps de la marine, nul n'est en droit de se plaindre.

La marine militaire, la marine commerçante forment ensemble un seul corps que je désigne, dans mon système, sous le nom de marine de France; et chacun, dans ce grand ensemble, doit y remplir les fonctions auxquelles il s'est le plus particulièrement attaché.

Chacun des citoyens, au moment où il se destine à remplir un emploi utile dans la société, est le maître du choix qu'il veut faire; aucun obstacle ne doit l'empêcher de se livrer à la profession qu'il veut suivre: mais chacune de ces professions exige une instruction particulière et des apprentissages différents. Chacun dans le genre qu'il a adopté, est, sans doute, l'égal de celui qui en professe un autre; mais cette subordination, nécessaire pour la parfaite harmonie du tout, classe chaque individu dans un poste moralement égal et politiquement subordonné.

C'est ce principe que l'on n'a pas encore assez réfléchi, qui jette l'alarme parmi nos braves marins. Dans l'ancien système, ils ont éprouvé quelquefois des traitements rigoureux; et l'homme rendu libre, d'esclave qu'il était, se ressouvient des anciennes offenses, et voit avec colère la marque de la chaîne qui l'accablait.

La Constitution française a nivelé tous les citoyens; il ne faut donc plus considérer la marine militaire, actuellement existante, que sous le même point de vue où elle sera dans quarante années, où tous les individus qui la composeront auront été constitutionnellement admis.

On ne peut refuser à ce corps une instruction qu'il serait difficile d'atteindre. Cette instruction est indispensablement nécessaire, puisque nous avons en opposition les officiers les plus expérimentés de l'Europe. La théorie et la pratique sont d'absolue nécessité dans ce métier savant; et le citoyen qui se destine à l'art de la navigation, prend, à cette époque, si j'ose me servir de cette expression, possession de l'univers, et ses connaissances doivent être aussi étendues que

l'immensité du monde qu'il est destiné à parcourir.

Je suis irrévocablement de l'opinion que rien n'est plus aisé à concilier. La marine militaire et la marine commerçante s'estiment et s'aiment mutuellement; l'une ne peut rien sans l'autre; elles se soutiennent réciproquement; ce sont des frères qui ont des détails différents dans la maison paternelle; il est de notre devoir d'écouter leurs représentations, de les instruire de leurs véritables intérêts. Les combats d'amour-propre sont le partage des peuples esclaves; mais une nation libre ne doit consulter que l'intérêt public; elle doit peser dans sa sagesse ce qui est juste, ce qui est utile à toute la société: quel est le citoyen qui peut oser faire combattre des prétentions particulières, quand la nation les a toutes prosrites? Je ne doute pas que nos braves marins ne donnent ce grand exemple: cette sainte fédération que nous avons jurée, ils vont la renouveler entre eux. Examinons leurs réclamations respectives, voyons ce qui peut blesser la marine commerçante dans le décret proposé par le comité, et discutons sans passion les amendements que nous croirons nécessaires.

#### *Aspirants de la marine.*

Je crois qu'il suffit d'organiser parfaitement les règles et le mode d'admission au grade d'aspirant pour concilier tous les intérêts. C'est sur ce premier grade que l'égalité entre tous les citoyens doit être particulièrement respectée: la loi que vous devez faire est de prescrire que nul citoyen ne pourra être admis, dans le corps des aspirants de la marine, qu'à l'âge de quinze ans, et après avoir subi un examen préalable sur les connaissances théoriques nécessaires. Quelle est l'inquiétude et la crainte des navigateurs commerçants? je vais vous les faire connaître. Si le corps des aspirants de la marine est toujours permanent dans les trois grands ports de l'Etat, ainsi que par le passé, il en résultera que les parents des jeunes gens des différents ports, qui se destinent au métier de la mer, ne pourront, sans de grands frais, envoyer leurs enfants aux écoles nécessaires, où ils seront obligés de les entretenir, vu la nullité des appointements; que peu seront en état de faire cette dépense; et que le corps de la marine sera recruté, comme autrefois, par les enfants des gens riches et en état de faire les frais de leur instruction; qu'il ne restera de ressources aux enfants des marins qui sont établis dans les différents ports du royaume, que de les faire naviguer sur les vaisseaux de commerce, et pour lors vous voyez que ce n'est pas sans quelque raison que cet article les alarme.

Navigateurs de père en fils, ils doivent avoir l'espérance de défendre leur patrie par leur courage, après l'avoir enrichie par leur industrie.

Je vous propose de substituer aux articles qui ont rapport aux aspirants de la marine ceux que je vais avoir l'honneur de vous lire.

Il vous sera facile d'observer que je ne m'écarte pas un moment du décret constitutionnel qui doit être notre guide et que, cette règle ayant été respectée pour l'admission dans le corps, toutes les autres prérogatives honorifiques, que la marine militaire peut et doit obtenir, deviennent les propriétés de tous les citoyens, et que chacun d'eux pouvant les obtenir par son mérite et ses talents, aucun n'a droit de s'en plaindre.

Dans un vaisseau, il faut nécessairement des

officiers, des officiers mariniers, des matelots, des charpentiers, des voiliers, des calfats. Chacun y remplit le talent et le métier qu'il a adopté, et il serait également ridicule à un officier de la marine marchande d'être jaloux de son ami qui a embrassé la profession militaire, comme le paraîtrait un charpentier de vaisseau, qui serait jaloux du voilier.

Avec la sage précaution que je vous propose d'adopter pour l'admission des jeunes gens dans le corps de la marine militaire, j'éteins toutes les haines et calme toutes les prétentions. En effet, lorsqu'un père de famille destinera un de ses enfants au commerce, l'autre au service de la marine militaire, que nos flottes partiront de France, et seront escortées par des escadres de la nation, et que les marins commandant les vaisseaux de commerce, pourront dire: Mon frère, mon père commande tel vaisseau de guerre qui m'escorte, chaque individu travaillera pour le bien général.

Voici les articles du décret que je vous propose :

Art. 1<sup>er</sup>. Dans tous les ports de France, depuis Dunkerque jusqu'à Bayonne, et depuis Cette jusqu'à Antibes, où les vaisseaux de deux cents tonneaux et au-dessus peuvent être construits et armés, il sera établi une école d'hydrographie gratuite, où les enfants des citoyens pourront apprendre les éléments de la navigation, et se mettre en état de subir l'examen nécessaire pour être admis dans le corps des aspirants de la marine.

#### *De la marine.*

Art. 2. Le corps des aspirants sera fixé à 400, dont 140 seront à Brest, 120 à Toulon, 90 à Rochefort et 50 à Lorient.

Art. 3. La municipalité de chacun des ports de France aura une inspection suivie sur les écoles d'hydrographie établies dans leur havre, et ils enverront, chaque mois, au ministre ayant le département de la marine, la liste nominative des sujets qui y sont instruits.

Art. 4. Lorsqu'il faudra un remplacement pour le corps des aspirants de la marine, le ministre annoncera, dans tous les ports de France, l'examen public qui doit se faire pour juger de la capacité et de l'instruction de chaque individu.

Art. 5. Cet examen se fera publiquement par le professeur d'hydrographie, devant les officiers municipaux et les corps administratifs, et en présence des cinq plus anciens capitaines de navires du port.

Art. 6. Suivant le nombre de sujets nécessaires pour compléter le corps des aspirants de la marine, le ministre, qui aura la liste de chaque école, proportionnera la quantité des sujets que chaque école doit fournir. Et si le nombre des sujets n'était pas assez considérable pour que l'on pût en prendre dans tous les ports, il tiendra une note de ceux qui auront fourni au remplacement, pour que les autres ports y participent à leur tour au remplacement suivant.

Art. 7. Les aspirants seront, dans les écoles de Toulon, Brest, Rochefort et Lorient, partagés en trois classes, et ils monteront successivement d'une classe dans l'autre, suivant leur ancienneté.

Art. 8. Il y aura constamment dans les quatre ports une corvette armée qui sera en rade, où la moitié des aspirants sera de service pendant huit

jours, dans le temps que l'autre moitié suivra les écoles de théorie. Ils se renouvelleront toutes les semaines; et ils feront, dans ce bâtiment, uniquement destiné à leurs instructions pratiques, le service de l'équipage.

Art. 9. Cette corvette sera commandée par un lieutenant en second, et il y aura une mestranche complète pour instruire les aspirants.

Art. 10. Nul aspirant ne pourra être élevé au grade d'officier qu'au bout de six années d'école et après avoir fait au moins trois campagnes sur les vaisseaux de l'Etat.

Art. 11. Le rang des aspirants, à bord, sera immédiatement après le maître d'équipage, le maître pilote et le maître canonnier.

Art. 12. Le corps des aspirants sera commandé par un capitaine de vaisseau, qui aura sous ses ordres un lieutenant en premier et un lieutenant en second.

Art. 13. Les aspirants de la première classe auront cinquante livres d'appointements par mois; ceux de la seconde classe quarante, et ceux de la troisième classe trente.

L'article du décret où je fixe le rang des aspirants immédiatement après les maîtres principaux de l'équipage, ne me paraît pas pouvoir être raisonnablement contredit.

Les aspirants sont à l'école de leur art et ne peuvent parvenir au grade d'officier qu'après avoir soutenu un examen très rigoureux. Le maître d'équipage est un citoyen qui, dans la profession qu'il a embrassée, est parvenu au premier grade; il doit paraître au moins irrégulier qu'il fût commandé par un jeune homme qui n'est encore rien. Cette utile leçon de subordination est encore un grand avantage, et nul corps n'a plus besoin que la marine d'un apprentissage sévère à cet égard.

#### *Officiers de la marine.*

C'est avec peine que je vois le comité de la marine proposer de rétablir le grade d'enseigne que nous avons sagement aboli.

Voici les inconvénients de ce grade.

Les jeunes gens qui se destinent à la marine, et qui sont obligés à des écoles continuelles et à une surveillance exacte, passent rapidement de cet état subordonné à un état d'indépendance au moment où ils sont faits enseignants; et par leur grade n'étant chargés d'aucun détail de confiance dans les vaisseaux, j'ai souvent vu des jeunes gens qui avaient montré de grands talents, devenir des officiers très médiocres, par la seule raison qu'ils cessaient d'être surveillés, et qu'ils n'avaient aucun emploi de confiance à remplir.

D'ailleurs ce grade intermédiaire entre le poste d'aspirant et de lieutenant retarde trop l'avancement, et lorsqu'un sujet est instruit, il faut l'avancer rapidement; et ainsi que vous l'a si parfaitement démontré M. le rapporteur, il faut pouvoir commander les vaisseaux de ligne à 30 ans, c'est l'âge de l'audace; et il en faut dans ce métier hasardeux.

Quand notre brave Suffren entra dans la rade de la Praia, en ne consultant que la gloire des armes françaises et le succès de sa campagne, ne sauva-t-il pas, par cette action, les établissements hollandais et français au delà du cap de Bonne-Espérance? Un vieil officier aurait continué sa route, en consultant ses instructions.

Je ne puis, Messieurs, me dispenser de vous faire en ce moment une courte observation; mais

elle naît du sujet, et depuis plus de trente ans, j'ai toujours désiré la faire en bon lieu : j'en ai l'occasion et j'en veux profiter.

Si vous daignez jeter les yeux sur la liste des ministres qui ont dirigé la marine depuis trente années, vous ne pourrez concevoir quel esprit d'aveuglement présidait à ces choix bizarres : on donnait hardiment tous les arsenaux de France à diriger, toutes les colonies à présider, toutes les campagnes et les instructions des généraux à combiner et à rédiger, à des citoyens qui n'avaient jamais vu d'autre port, que le port Saint-Paul, ou le port Saint-Bernard, et qui, par leur ignorance et leur impéritie, ont mis nombre de fois l'Etat à deux doigts de la perte.

Comment un ministre de la marine ose-t-il fixer à un officier de mer ce qu'il doit faire à mille lieues de la France ? J'aimerais autant qu'il ordonnât au vent de souffler, à telle époque, de la partie du nord.

Cet objet mérite votre attention ; formons de bons officiers, et que les ministres dorénavant se bornent à leur dire :

La nation veut opérer tel mouvement dans telle partie du monde, elle vous confie les forces nécessaires, elle vous honore de sa confiance, et s'en repose sur votre honneur.

Je prends acte, Messieurs, et vous demande la parole un jour sur l'organisation des bureaux de la marine, je pourrai vous donner à ce sujet quelques détails qui ne vous sont pas connus, et dont il est nécessaire que vous soyez informés.

Je reviens à mon grade d'enseigne que je crois inutile, et je graduerai seulement les lieutenants en une et deux classes, avec une augmentation d'appointements.

**M. Millet.** Je demande que l'Assemblée décrète l'impression du discours et du projet de décret de M. de Sillery.

(Cette motion est adoptée.)

**M. Malouet** (1). Messieurs, membre de votre comité, j'ai concouru au travail qui vous est présenté, sans en admettre toutes les dispositions : je me proposais donc de vous soumettre quelques observations sur le projet de décret ; mais je crois devoir m'expliquer en cet instant sur un nouveau plan qui vous a été proposé dans des mémoires distribués hier et avant-hier. — Je sais ce qu'il en coûte pour attaquer des systèmes protégés par une grande puissance qu'on appelle aujourd'hui l'opinion publique, non celle qui résulte des vérités senties, et du jugement réfléchi de tous les bons esprits, mais du mouvement impétueux des volontés et des intérêts dominants qui repoussent avec empire toute contradiction. — Déjà les discussions de votre comité ont été transmises dans tous les ports, et on y signale les prétendus ennemis des navigateurs. — Ces considérations ne m'arrêtèrent jamais, et je dirai jusqu'à la fin tout ce que je crois juste et utile.

L'organisation du corps militaire de la marine doit être, comme toute autre opération du Corps législatif, considérée sous le rapport de l'intérêt général ; il n'est ici ni esprit, ni intérêt de corps, ni aucun préjugé qui puisse vous en imposer : mais aussi, frappés des abus que nous avons à réformer, nous devons nous préserver de tout entraînement vers des idées absolument

neuves dont aucune expérience ne vous présenterait la garantie.

Le corps militaire de la marine a été jusqu'à présent privilégié : un intervalle immense séparerait ses officiers de ceux de la marine marchande ; ceux-ci n'ont longtemps servi sur les vaisseaux de l'Etat qu'en qualité de matelots ou d'aides-pilotes. Dans la dernière guerre, en les appelant momentanément en qualité d'officiers auxiliaires, on a créé pour eux le grade de sous-lieutenant de vaisseaux dans lequel ils restaient sans avancement. C'est dans l'armée de terre comme dans celle de mer et dans toutes les fonctions publiques, cette distinction humiliante pour la classe la plus nombreuse de la nation, qui a le plus accéléré et motivé le redressement de tous les griefs.

Mais assurés maintenant de l'égalité politique, la réparation des anciennes injustices peut-elle avoir d'autre mesure que celle même de l'intérêt général ; et après avoir mis sur la même ligne tous les citoyens, pouvons-nous confondre aussi tous les services, toutes les fonctions ? devez-vous, comme on vous le propose, n'établir qu'une seule marine nationale, sans aucune distinction de marine militaire ou de marine du commerce ?

C'est la première question à décider avant d'entrer dans les détails de l'organisation, et c'est celle que je vais traiter.

La plus étonnante conception de l'esprit humain, est sans doute d'avoir osé se confier aux vents et aux flots dans l'espérance de leur commander, et le chef-d'œuvre de l'art est d'y réussir assez souvent, pour qu'on puisse regarder comme un malheur d'être victime de cette audace. Mais si les hommes avaient imaginé la navigation comme un moyen de plus de s'attaquer et de se détruire ; si cet art sublime était nécessairement lié à celui de la guerre, il n'y aurait pas de plus détestable et de plus folle invention ; tout nous indique, au contraire, que des besoins mutuels et des projets de secours, de lumière et de communication entre les peuples, formèrent les premiers navigateurs. Tel est encore aujourd'hui l'objet éminent et la fin naturelle de la navigation. Le premier mouvement des hommes qui se rencontrent dans les vastes déserts de l'océan, sera toujours de s'aborder en frères et de se secourir en amis, quand ils ne craindront pas respectivement d'être attaqués en ennemis.

Ainsi cette profession, vouée plus particulièrement aux relations sociales des différents points du globe, sollicite la paix entre les hommes par la raison qu'elle est toujours en guerre avec les éléments, et qu'elle a besoin de recueillir contre eux toutes ses forces.

Ainsi lorsque nos passions, nos sanglantes discordes transforment un vaisseau en place de guerre, c'est par une véritable violation des mœurs, des habitudes et de l'intérêt des navigateurs. — On ne saurait donc confondre en principe la navigation commerciale et la force maritime armée, encore que les mêmes hommes puissent alternativement remplir les deux destinations.

Depuis les flottes des Phéniciens et des Carthaginois, jusqu'à celles de nos temps modernes, sur les vaisseaux d'Alexandre, sur ceux de Charlemagne, qui défendait par des vaisseaux armés les côtes de ses vastes Etats, de l'embouchure de l'Ébè jusqu'à celle du Rhône, comme sur les escadres de Louis XIV, on a toujours distingué les

(1) Le discours de M. Malouet est incomplet au *Moniteur*.

hommes qui formaient l'équipage de ceux qui composaient la garnison. On appelait chez les anciens et même chez les modernes, les premiers *mariniers*, et les autres, gens de *guerre* : les deux professions n'avaient rien de commun que les périls. — Nous avons conservé de cette dénomination ce qu'on appelle encore aujourd'hui la garnison des vaisseaux, uniquement composée de soldats et un corps de canonniers, exclusivement consacrés au service du canon, mais depuis la conquête du nouveau monde, les armements des flibustiers et ensuite ceux des corsaires, ont associé plus fréquemment les gens de mer aux exercices militaires et à toutes les manœuvres des combats.

Je suis donc loin de penser que les navigateurs soient étrangers aux talents et aux manœuvres de la guerre, et que le courage qui brave les tempêtes soit inférieur à celui qui se présente au feu de l'ennemi : mais je dis que, pour remplir ce service avec succès, il faut y être exercé, il faut en avoir pris les habitudes, et l'esprit et les mœurs, ou sur les corsaires ou sur les vaisseaux de guerre; il faut avoir recherché, de préférence à toute autre, cette destination qui est absolument différente de celle du commerce et de la navigation marchande.

Ceux qui veulent abolir toute distinction entre la marine militaire et celle du commerce, défendent leur système par des raisons spécieuses; et d'abord il est essentiel de remarquer que, parmi les navigateurs marchands, il y a aujourd'hui et il y a toujours eu des hommes distingués, également propres à la guerre et à la navigation; et qu'il ne s'agit plus, comme autrefois, d'éloigner de tels hommes des grades et des honneurs militaires. Il leur serait sans doute permis de s'indigner en se souvenant que La Bourdonnais, commandant dans l'Inde une escadre triomphante après avoir battu les Anglais et pris Madras, n'avait encore obtenu, dans la marine royale, que le grade subalterne de lieutenant de frigate. Cet homme célèbre, que l'histoire place déjà au rang des plus grands amiraux, se trouve encore dans les états de la marine à la suite des lieutenants de vaisseaux. Mais qu'est-ce que prouve cet exemple et celui des marins illustres, tels que Jean Bart et Duguay-Trouin, sortis des vaisseaux marchands? Il prouve qu'ils y acquièrent, dans la première jeunesse, les connaissances nautiques, et qu'aussitôt qu'ils purent suivre l'impulsion de leur génie qui les portait à la guerre, ils abandonnèrent les mœurs, les habitudes et les spéculations du commerce pour n'y revenir jamais.

Ces exemples tant répétés ne peuvent donc démontrer qu'une vérité non contestée, c'est que dans l'équipage d'un vaisseau marchand il peut se développer de grands talents pour la guerre maritime, et que tout accès doit leur être ouvert dans la carrière militaire.

Mais doit-on en conclure qu'un seul corps de marine puisse suffire à la guerre comme au commerce, que tous les officiers propres à la navigation soient également propres à la guerre, que l'une et l'autre destination soient identiques? c'est ce qui ne me paraît pas juste; c'est ce qu'aucun marin célèbre n'a jamais avancé; c'est ce qui se trouve enfin démenti par la pratique dans toutes les marines de l'Europe.

On vous dit que l'armée navale est essentiellement composée des matelots navigants pour le commerce; que les officiers marchands sont obligés d'avoir les mêmes connaissances nautiques que les officiers de vaisseaux; que les uns

et les autres ont à faire exécuter les mêmes manœuvres; qu'enfin les officiers marchands sont appelés pour servir en leur qualité sur les vaisseaux de guerre, qu'ainsi il est inutile d'avoir un corps particulier d'officiers entretenus sous le nom de marine militaire, lorsqu'on est obligé de le recruter pendant la guerre par les navigateurs du commerce.

Telles sont les principales objections auxquelles j'ai à répondre.

Il est bien certain que sur un vaisseau de guerre, comme sur un vaisseau marchand, l'équipage manœuvrant ne peut être composé que de matelots, et que les connaissances comme les instruments nautiques sont les moyens nécessaires de la navigation; que tous les jours et dans tous les instants du jour il faut en faire usage, au lieu que les combats n'arrivent que par intervalle.

Mais que serait une armée navale dépourvue de canoniers, de fusiliers, d'officiers marins et d'officiers supérieurs, accoutumés à la discipline et aux manœuvres de guerre? — Que l'on suppose un vaisseau monté par les meilleurs hommes de mer, mais dont aucun ne serait familier aux exercices et aux commandements militaires, inhabiles au maniement des armes et aux manœuvres rapides que nécessitent les événements d'un combat; — je dis que la bravoure la plus intrépide n'empêcherait pas un tel équipage de succomber sous le feu de l'ennemi.

Les matelots, quoique moyen principal de la guerre maritime, ne peuvent donc y être employés que comme auxiliaires des gens de guerre, quand ils ne sont pas eux-mêmes exercés dans cet art ou dirigés par des officiers marins et des officiers supérieurs, consacrés à la discipline et aux manœuvres militaires.

Or, je demande où se fera cet apprentissage, où se conservera ce dépôt de discipline, de manœuvre et d'habitude militaire, si ce n'est dans un corps militaire?

Et que l'on ne croie pas résoudre la difficulté en disant que toute la marine nationale formera désormais le corps militaire, dont la moindre partie sera à la charge de l'Etat?

Je réponds que s'il y a une alliance naturelle entre la marine commerciale et la marine militaire, ce sont cependant nécessairement deux destinations différentes; et qu'en y employant indifféremment les mêmes officiers, les mœurs et les habitudes de la guerre dénatureront les mœurs et les habitudes du commerce, à son grand détriment, et réciproquement.

Pour juger de cette influence alternative, il suffit d'observer la différence d'occupation et de régime du marin militaire et du marin commerçant.

Les uns et les autres sont, pendant la traversée, également occupés de manœuvres nautiques; mais sur un vaisseau de guerre, même pendant la paix, l'exercice du canon, celui de la mousqueterie, s'exécutent régulièrement; la discipline militaire s'observe avec ponctualité, la dignité du commandant est maintenue, les subalternes sont soumis à une subordination plus imposante, les élèves ou aspirants sont astreints à des études journalières : arrivés dans les rades, les mêmes exercices se répètent jusqu'à la fin de la campagne. Sur un vaisseau marchand, il n'est question d'aucun de ces détails, la manœuvre des voiles et celle du gouvernail, les observations méridiennes, l'estimation de la route occupent toute la traversée : arrivés dans les rades, les fonctions de l'officier marchand cessent d'appar-

tenir à la navigation, deviennent celles d'un commerçant ; alors ce n'est plus sur un vaisseau, c'est dans un magasin qu'il commande ; là il devient un spéculateur intelligent pour les intérêts de son armateur ou pour sa fortune propre. Le prix des denrées, les conditions utiles de vente et d'achat, la correspondance des combattants, celles des commissionnaires, les recouvrements, les stipulations de fret et d'assurance : voilà ses occupations. Et qu'on ne pense pas que j'entende ravalier, par cet exposé, la profession des navigateurs commerçants ; qui pourrait être assez insensé pour croire qu'il n'y a d'utile et d'honorable que la profession des armes ? c'est au législateur surtout qu'il appartient de proscrire de telles erreurs ; mais il doit se garder aussi de ravir à l'homme de guerre cette opinion qui lui est chère de la prééminence de son état ; car il n'y aurait plus d'armée redoutable, si l'on parvenait à détruire le fanatisme de l'honneur.

Et n'est-ce pas une considération de justice, que celle qui nous fait placer au premier rang les hommes dévoués au service public, et parmi eux ceux qui retirent de leur dévouement plus de peines et de dangers que de profit ? Sans doute, le gouvernement doit honorer et protéger tous les efforts, tous les succès de l'industrie ; mais il est juste qu'il environne de plus d'honneur le zèle généreux, qui n'est souvent que l'amour de la renommée, mais dont la vaine même a de nobles et d'utiles effets.

Cette réflexion, Messieurs, m'en suggère une autre uniquement applicable aux intérêts du commerce et des armateurs. Croyez-vous qu'il pût leur convenir que l'esprit militaire s'emparât subitement de leurs comptoirs et de leurs navires ? que l'indépendance et la fierté de cette possession en tout ce qui ne tient pas à l'ordre du service, s'accommodassent avec l'autorité qu'il importe aux armateurs de conserver sur les capitaines de leurs navires ? Croit-on que les uns et les autres ne se trouveraient pas respectivement gênés dans leurs relations ; que la dignité d'un officier de l'Etat se plierait à la déférence nécessaire au préposé d'un particulier ? Ou, si cela arrivait, retrouveriez-vous également dans tous ces officiers particuliers, la dignité nécessaire des officiers de l'Etat ?

Je ne sais si je me trompe, mais n'y eût-il que ce seul inconvénient dans la réunion en un seul corps de tous les navigateurs, il suffirait, je crois, pour faire abandonner ce système. Remarquez maintenant quel autre inconvénient ce serait d'avoir une quantité immense d'officiers de marine, sans traitement et sans emploi, même dans le commerce ; car on compte aujourd'hui près de six mille capitaines marchands, au grand et au petit cabotage, quoique nous n'ayons pas cinq mille bâtiments de commerce : ainsi, en faisant tous ces capitaines officiers de vaisseaux, vous auriez habituellement plus de trois mille officiers sans emploi.

Je n'ai pas encore attaqué la plus forte raison qu'on puisse alléguer pour réunir en un seul corps militaire et commercial tous les navigateurs.

Cette réunion, dirait-on, s'opère partiellement pendant la guerre, et la preuve que vous y croyez propres les officiers du commerce, c'est que vous les appelez sur la flotte, c'est que vous les employez comme officiers militaires, quand le nombre des entretenus est épuisé. Or, est-il juste que vous nous fassiez faire un service dont nous essayons tous les dangers sans en partager les honneurs ?

Dans l'ancien régime cette objection était dans

toute sa force : la servitude des navigateurs, pendant la guerre, n'était compensée par aucun des avantages auxquels ils avaient droit, et nous sommes loin de défendre cette insigne injustice. Mais en la réparant, en assignant aux officiers du commerce le rang d'officiers militaires, aussitôt qu'ils remplissent un service public, en les mettant dès cet instant dans une parité absolue de grades et d'avancement, tant qu'ils servent sur les vaisseaux de l'Etat ; en leur laissant les moyens de s'y consacrer tout à fait ; s'ils redevenaient commerçants, n'abandonnent-ils pas volontairement la carrière militaire ? et est-il juste alors qu'ils restent en parité de droits, avec ceux qui la poursuivent sans interruption ? Sans doute, l'armée navale peut être utilement recrutée par les officiers marchands ; mais n'est-ce pas aussi une ressource honorable pour eux que de servir utilement la patrie, quand la suspension du commerce les laisse sans emplois ? et lorsqu'ils entrent dès ce moment en partage des honneurs et de tous les avantages du corps militaire, qu'ont-ils de moins que ceux qui sont exclusivement voués au service public ? La même voie d'avancement est ouverte aux uns comme aux autres. Ceux qui arrivent plus tard sur la flotte, qui ont été livrés jusqu'alors aux travaux et aux spéculations commerciales, ne peuvent, que par des actions d'éclat, percer les rangs de ceux qui les précèdent ; et il serait véritablement injuste de mettre sur la même ligne les jours employés au soin de sa fortune, et ceux consacrés à défendre la fortune publique.

Je reprends encore cette objection sous les rapports de l'analogie des deux services : pourquoi deux corps, pourquoi des distinctions si marquées entre des hommes qui doivent avoir en général les mêmes connaissances, qui vivent sur le même élément, et qui enfin deviennent hommes de guerre aussitôt qu'on en a besoin ? Graduez, ajoute-t-on, les modes de service et d'avancement, mais qu'il n'y ait qu'un seul corps ; qu'on ne distingue plus la marine militaire et celle du commerce.

Je rappellerai ici, sans les répéter, mes premières observations, et j'ajouterai que l'analogie des deux services n'est pas l'identité ; que ce qu'ils ont de ressemblant n'anéantit pas ce qu'ils ont de différent, et que parce qu'un marin militaire doit être bon navigateur, il ne s'ensuit pas que tout navigateur ait les connaissances nécessaires à la guerre de mer : mais aussitôt qu'il les possède, aussitôt même qu'il en remplit le service, alors il ne s'agit plus, comme ci-devant, de lui en contester les honneurs, de le tenir à une distance humiliante des grades et des décorations militaires ; alors il est officier de l'armée, prenant rang du premier jour de son service, concourant à tous les remplacements ; et comme son expérience acquise sur les bâtiments du commerce est un véritable titre, je trouve juste, comme le demandent les capitaines marchands, que leur navigation soit comptée pour moitié de celles sur les vaisseaux de guerre : mais ce qui n'est pas juste, ce qui serait funeste au commerce comme à l'armée navale, c'est qu'on pût avancer en grades militaires, en naviguant seulement sur les vaisseaux du commerce ; c'est de ne former qu'un seul corps de marine, dans lequel on ne pourrait conserver, dans leur intégrité, ni les habitudes de la guerre ni celles du commerce.

Les auteurs de ce système en présentent les avantages en proposant pour l'avenir de ne recevoir comme capitaines et officiers sur les bâti-

ments du commerce, que ceux qui auront passé par le grade et les examens d'aspirant; ainsi désormais les sciences mathématiques et la théorie de la navigation deviendraient familières à tous les navigateurs.

Ce qu'il y a d'utile dans cette proposition a été saisi par votre comité, mais il en a rejeté ce qui serait dangereux. Il est utile qu'il y ait un grand nombre de marins, qu'une éducation plus soignée, des connaissances plus approfondies rendent propres au commandement; il est utile que dans cette quantité de candidats les plus distingués se consacrent au service militaire, et que les autres trouvent un honorable emploi sur les navires de commerce; mais il serait dangereux d'interdire tous autres moyens de parvenir à ceux qui se consacrent à la navigation commerciale; ces auteurs du nouveau système remarquent eux-mêmes que la pratique de la mer, la connaissance des manœuvres sont plus importantes que la plus savante théorie, ce qui est vrai surtout pour la marine marchande; pourquoi interdire au simple matelot, au jeune homme qui débute comme mousse et non comme aspirant, qui ne peut suffire aux frais des premières années d'étude, pourquoi lui interdire l'espérance de commander des navires marchands, lorsque, dans le plan de votre comité, il peut conserver celle de devenir amiral?

Nous adoptons donc le plan d'une instruction commune, d'une pépinière commune pour tous les officiers de l'armée navale et du commerce; mais nous ne pouvons adopter celui de confondre absolument les deux services, et je m'éloigne même, d'après ce principe, de deux dispositions du comité qui multiplient les grades d'enseignes et celui de lieutenants surnuméraires, en ce que je ne saurais accorder des grades militaires qu'à des services militaires: je veux, je trouve juste d'élever au rang d'officier de l'armée tous les capitaines de navire; mais le brevet et le titre ne peuvent appartenir qu'à ceux qui servent en cette qualité sur les vaisseaux de l'Etat.

C'est avec peine que j'ai vu au nombre des observations, à l'appui du nouveau système de marine, une censure amère du corps militaire actuellement existant. Ce n'est pas le moment de relever tous les torts qui résulteraient des préjugés des distinctions que vous avez effacées; mais c'est celui de remarquer qu'il n'est peut-être pas en Europe de corps plus instruit que celui de la marine de France; les talents qui s'y sont développés dans la dernière guerre, les succès qu'ils ont obtenus, sont encore au-dessus des fautes et des revers: et cependant tandis qu'on soutient aussi légèrement que la science de la tactique navale est un épouvantail dont on se sert pour éloigner des grades les navigateurs marchands, le corps militaire dont l'instruction est plus soignée depuis quinze ans que celle d'aucune autre marine; ce corps, dont l'activité pendant la dernière guerre n'est pas contestée, cite lui-même avec éloge le petit nombre d'officiers distingués par leurs connaissances de tactique. Ah! réformons les abus; mais ne renversons pas les principes que la raison et l'expérience ont consacrés! Ceux d'un bon régime militaire sont incompatibles avec toute autre profession; la discipline ne veut point de relâche; les mœurs, l'esprit militaire qu'il faut surveiller et contenir, mais point anéantir, ne permettent point de spéculation mercantile, repoussent toute autre subordination que celle du ser-

vice. Le corps de la marine fut privilégié, il ne l'est plus; mais son institution modifiée doit être maintenue; son instruction perfectionnée par les derniers règlements des écoles, par l'établissement des corvettes d'instruction pour les élèves, par les escadres d'évolutions n'est pas moins précieuse, quoiqu'elle appartienne à l'ancien régime. Il n'y a ni générosité, ni justice à exciter les préventions du peuple et de ses représentants contre un corps militaire, parce qu'il était noble. Vous n'avez détruit, Messieurs, de la noblesse que ses chimères; mais la mémoire des grandes actions, celle des services rendus, la statue élevée à Rousseau, comme celle de Duguay-Trouin (1), confirment la noblesse héréditaire, pour les enfants dignes de leurs pères, et il n'y eut jamais que cette généalogie des vertus et des talents qui obtint de justes et durables hommages.

Je conclus à ce que l'Assemblée nationale décrète qu'il y aura un corps militaire de la marine entretenu; que ce corps sera composé de matelots-canonniers, officiers, marinières, aspirants, enseignes, lieutenants, capitaines, contre-amiraux, vice-amiraux et amiraux.

*Voici les changements et additions que je propose au projet du comité.*

Tous les jeunes gens, au-dessous de l'âge de dix-huit ans, qui voudront débiter dans la navigation en qualité d'aspirant de la marine, en auront la faculté, en subissant un premier examen sur les éléments de la navigation.

Il y aura trois classes d'aspirants, on passera de l'une à l'autre, au concours, après des examens successifs et une année de navigation dans chaque classe.

Les élèves de la première et de la seconde classe seront admis aux écoles militaires établies dans les grands ports; ils y seront soumis à une inspection militaire, et enseignés, mais non entretenus aux dépens de l'Etat.

Les aspirants de la seconde classe, qui auront quatre années de navigation, un an au moins sur les vaisseaux de l'Etat, pourront être choisis par les armateurs, pour commander leurs navires sans être reçus capitaines.

Les navigateurs qui auront été reçus capitaines sans être aspirants de la marine, et ceux des anciens aspirants de la seconde classe, qui auront commandé des navires marchands, au grand ou un petit cabotage pendant douze mois, auront le rang d'enseignes de vaisseau, et en recevront le brevet aussitôt qu'ils seront appelés pour servir en cette qualité sur les vaisseaux de l'Etat.

Tous les autres navigateurs employés en qualité d'officiers sur les navires marchands serviront sur les vaisseaux de l'Etat, savoir: les seconds comme aspirants de la première classe, et les lieutenants comme aspirants de la seconde classe.

Ceux des capitaines de navire qui ont été employés militairement comme auxiliaires, et ceux qui ont commandé pendant douze mois des navires de 150 tonneaux et au-dessus, obtiendront dès à présent le brevet d'enseigne de vaisseau; ils seront admis au concours pour remplir les places vacantes d'enseignes entretenus.

Le grade de lieutenant de vaisseau ne pourra

(1) Le roi a fait élever, il y a quelques années, une statue à M. Duguay-Trouin et une à M. de La Galissonnière.

être conféré aux enseignes non entretenus, qu'après cinq années de navigation, en leur qualité, sur les vaisseaux de l'Etat ou sur les corsaires; et cette condition de service militaire sera nécessaire pour que les années de navigation sur les navires marchands comptent pour moitié de celles employées au service de l'Etat dans l'obtention des grades, récompenses et décorations militaires.

Si les enseignes non entretenus, après avoir rempli en temps de paix les conditions de service prescrit, ne pouvaient être compris, à défaut de places vacantes, dans la classe des lieutenants de vaisseau entretenus, ils seront faits lieutenants surnuméraires; et s'ils ont servi cinq années pendant la guerre sur les vaisseaux de l'Etat en qualité d'officiers, il leur sera accordé en demi-paye, la moitié du traitement dont jouiront les entretenus, jusqu'à ce qu'ils puissent, par rang d'ancienneté, ou au choix du roi, être placés dans la classe des entretenus.

Telles sont les modifications que je désire être faites au projet du comité dont j'adopte les autres dispositions.—Mon plan ne diffère du sien : 1° qu'en ce que je mets une grande importance à conserver des écoles militaires dans les grands ports, à ouvrir ainsi une route plus directe aux jeunes gens que leur inclination dirige particulièrement vers le service militaire.— 2° En ce que je ne fais pas nécessairement de tout officier du commerce un officier de la marine militaire, mais j'assure également à tout navigateur, à tout capitaine de navire qui servira militairement, la perspective d'honneur et les avantages auxquels il a droit.— Je distingue donc les deux services, lorsque la raison, la justice et l'intérêt même du commerce le commandent.— Je les réunis, ou plutôt j'en cumule les titres et le mérite, lorsqu'il est utile et juste de les faire valoir l'un par l'autre.

**M. Goupil de Préfeln.** Je demande que l'Assemblée décrète l'impression du discours de M. Malouet.

(Cette motion est adoptée.)

(La suite de la discussion est renvoyée à la séance de demain.)

**M. le Président.** M. Gault, membre de l'Assemblée coloniale de Saint-Domingue, à la suite de l'Assemblée nationale, demande un congé de six semaines pour se rendre à Rennes dans sa famille.

**M. Barnave.** Je ne mets aucun obstacle au congé qui vous est demandé; mais la forme de la demande exige une observation importante. L'auteur y prend la qualité de membre de l'Assemblée coloniale de Saint-Domingue, assemblée que vous avez dissoute par votre décret du 12 octobre. Ces méprises sont peu importantes ici; mais à 2,000 lieues, il est facile de s'en servir pour faire croire aux colonies à une espèce de renonciation tacite de l'Assemblée à un décret formel et pour exciter de nouveaux troubles.

Cette désignation erronée est d'autant plus dangereuse qu'elle s'est glissée dans les procès-verbaux de quelques-unes des séances précédentes.

Je demande donc que mon observation soit rapportée dans le procès-verbal et que l'Assemblée manifeste ses intentions d'une manière si précise qu'il ne puisse s'élever à cet égard aucun doute. De cette façon, on détruira toute impression con-

traire qu'on aurait voulu induire de la fausse qualification qu'aurait pu prendre ou qui aurait pu être donnée à quelques membres de la ci-devant assemblée coloniale de Saint-Domingue.

(Cette motion est adoptée et le congé est accordé.)

L'ordre du jour est un *rapport du comité des finances sur l'aperçu de la dépense des trois premiers mois de 1791* (1).

**M. Lebrun, rapporteur.** Je viens mettre sous vos yeux l'aperçu spéculatif de la dépense publique dans les trois premiers mois de cette année.

Une partie, la plus grande partie de cette dépense, n'appartient point à l'année 1791. Placés entre les débris d'un régime nouveau, vous avez bien prévu, et toute la France a dû prévoir qu'il y aurait une langueur inévitable dans les recouvrements, des accroissements momentanés dans les dépenses; vous entendrez donc sans inquiétude des détails que votre prévoyance a anticipés. Ce n'est point avec de vains ménagements que nous devons vous exposer le tableau d'une situation que vous pouvez changer, dont le changement est irrévocablement arrêté, et par la nature des choses, et par la sagesse de vos décrets.

Les besoins présumés des trois derniers mois de 1790 devait élever la dépense à 132,342,000 liv. au-dessus de la recette effective. Au 1<sup>er</sup> octobre dernier il n'y avait dans la caisse nationale qu'environ 8 millions, soit en numéraire réel, soit en valeurs équivalentes. Les secours que vous avez fournis jusqu'au 31 décembre ont été de 124,095,000 livres. Il restait dans le Trésor public au 1<sup>er</sup> janvier 29,018,000 livres, dont près de 16 millions en numéraire. Les dépenses ont donc été réellement de 29,247,000 livres au-dessous de l'évaluation portée dans l'aperçu spéculatif.

Quelques recettes plus fortes qu'on ne les avait prévues, quelques recouvrements inespérés, tels que les 3,700,000 livres payées par les Américains, les retards de nombre de pensionnaires qui n'ont point encore réclamé ce qui leur était dû sur 1789, ce que vous les aviez autorisés à toucher pour 1790, ont produit cette différence entre le calcul des événements et le calcul de la prévoyance; cependant toutes les rentes de 1789, toutes celles du moins qui se sont présentées, ont été acquittées en entier. Le paiement des arrérages de 1790 est entamé; quelques capitaux ont été remboursés, et laissent au Trésor public des répétitions à exercer sur la caisse de l'extraordinaire.

Il ne reste à fournir à la marine, sur sa dépense fixe de 40,500,000 livres, que 3,580,000 l., environ 9 millions à la guerre, quelques objets de la liste civile sur les premiers mois de 1790, et antérieurement au décret qui l'a séparée de la dépense publique, et tout cela par la nécessité inévitable de ces arrièremens qui existent dans tous les temps et sur toutes les caisses. C'est cette loi des arrièremens qui doit vous faire sentir la sagesse de l'institution rigoureuse d'une caisse unique, le danger, la perte réelle qui naîtraient de la division, de l'insubordination des caisses. C'est cette indispensable loi qui vous rappellera toujours à ce principe d'unité qui doit soumettre toutes les parties de la recette et de la comptabilité à l'empire d'un seul ordonnateur, sous l'inspection suprême, sous la surveillance

(1) Ce rapport n'est pas tout à fait complet au *Moment*.