

Quand les Anglais étaient maîtres des mers

François Crouzet dans Collections de l'Histoire n°8
juin - août 2000

Au XVII^e siècle, les Anglais conquièrent les mers proches. Éliminant d'abord les rivaux hollandais, puis français. Le XVIII^e siècle voit s'établir leur suprématie mondiale. Ils dominent dans l'Atlantique, l'océan Indien et le Pacifique comme en Méditerranée. Jusqu'en 1914, la maîtrise des mers ne leur échappera plus.

L'Histoire : Au XIX^e siècle, l'Angleterre est l'unique superpuissance. Cette suprématie mondiale, elle la doit notamment à la maîtrise des mers. Comment s'est-elle constituée ?

François Crouzet : Dès la fin du XVI^e, sous le règne de la reine Élisabeth, les pirates et les corsaires anglais ont mené des attaques contre les navires, les ports et les colonies de l'Espagne. Durant la guerre anglo-espagnole, en 1588, ils ont même vaincu l'« Invincible Armada » espagnole - dite « invincible » bien sûr par dérision.

C'est toutefois au temps de Cromwell, c'est-à-dire dans les années 1650, que se constitue vraiment la marine anglaise moderne, dans la lutte contre les Provinces-Unies, qui sont alors la grande puissance maritime. La rivalité commerciale et coloniale des deux pays les entraîne entre 1652 et 1674 dans trois guerres, dont les Anglais, malgré de sérieux revers, sortent victorieux.

Au cours du XVII^e siècle, les Anglais commencent aussi leur expansion sur toutes les mers du globe. Ils s'implantent en Amérique du Nord, où sont fondées les colonies de la côte Est. Dès 1626, ils se sont installés à la Barbade et, en 1655, ils se sont emparés de la Jamaïque. A partir de 1629, ils occupent les

Bahamas. La Compagnie des Indes orientales fonde des comptoirs sur les côtes de l'Inde : Madras 1640, Bombay 1668 et Calcutta 1690. Dans l'Atlantique Sud, Sainte-Hélène, précieuse escale sur la route des Indes (le trajet demandait au moins six mois de navigation), est un établissement anglais depuis 1673.

L'H. : Cet essor de la marine repose sur une pensée stratégique ? Sur l'idée que la puissance militaire passe par les mers ?

F. C. : Michelet disait : « Quand on a dit que l'Angleterre est une île on comprend tout en ce qui la concerne. » Posséder une forte marine, c'est pour l'Angleterre une garantie contre l'invasion en même temps qu'une arme offensive. C'est à la fois le bouclier et l'épée. Et la marine anglaise remplira ces deux fonctions. Il y a eu unanimité à toutes les époques, des milieux dirigeants et de « l'opinion », en faveur d'une très forte marine. Le parlement ne lui a jamais refusé de crédits. Le slogan favori des mercantilistes anglais était : « ships, colonies and commerce », l'idée étant qu'avec des navires on s'emparait des colonies et du commerce des rivaux.

L'H. : La Hollande éliminée, dans les années 1670, et satellisée par l'Angleterre à partir de 1688, le principal rival sera la France ?

F. C. : Au temps de Colbert, puis de son successeur et fils Seignelay, la marine française connaît une forte croissance. Les deux grandes guerres de la fin du règne de Louis XIV, celle de la Ligue d'Augsbourg 1689-1697 et celle de Succession d'Espagne 1701-1713, voient Français et Anglais s'affronter sur les mers.

La première commence plutôt bien, pour les Français, avec une victoire à Beachy-Head Béziers, sur la côte sud de l'Angleterre, en 1690. Mais le projet de débarquement en Angleterre aboutit au désastre de La Hougue, en 1692. Notez que la plupart des grandes défaites navales françaises se sont produites à l'occasion de tentatives de débarquement en Angleterre.

Dès lors, Louis XIV concentre ses efforts sur la lutte terrestre - ce sera la même chose pendant la guerre de Succession d'Espagne.

Avec leurs victoires sur la France et la Hollande, les Anglais s'étaient assuré la maîtrise des mers proches. Pendant la guerre de Succession d'Espagne, ils mettent la main sur des bases navales importantes : Gibraltar, qui ouvre l'accès à la Méditerranée, Minorque aux Baléares [1]. Plus tard, ce sera la maîtrise de l'océan Indien, avec l'occupation de Ceylan en 1796 et de l'île de France devenue Maurice, un nid de corsaires sur la route des Indes prise en 1810, officiellement cédée en 1814.

L'H. : En ce début du XVIII^e, et jusqu'à la guerre de 1914, l'Angleterre règne sans partage sur les mers ?

F. C. : Dès le début du XVIII^e siècle, la marine de guerre et la marine marchande britanniques sont les premières du globe. Jusqu'en 1914, la maîtrise des mers n'échappera à l'Angleterre qu'en de brefs et rares moments.

L'H. : Les guerres sur les mers se poursuivent pourtant avec la France au long du XVIII^e ?

F. C. : Les conflits avec la France reprennent au milieu du XVIII^e siècle. Deux grandes guerres se succèdent : celle de Succession d'Autriche (1743-1748), dont l'issue est plutôt indécise, quoique les Français subissent des pertes sérieuses, puis la guerre de Sept Ans (1756-1763), qui est un désastre total pour la France.

Ces conflits européens se répercutent aux Indes et en Amérique du Nord, enjeux de la rivalité coloniale des deux grandes puissances. Et l'Empire britannique se construit à coup de victoires navales. On a dit, avec raison, que le Canada avait été perdu à la bataille des Cardinaux, au large de Belle-Isle. Avec la guerre de Sept Ans, la France a été éliminée des Indes : elle n'y conserve que cinq comptoirs et quelques centaines de soldats. De leur côté, les Anglais ont conquis le Bengale, en 1757, à la bataille de Plassey.

En Amérique, jusqu'à la guerre d'Indépendance, les Anglais disposent de points d'appui dans les colonies de la côte Est. A New York et Boston, par exemple, ils ont fondé des arsenaux. En 1713, par le traité d'Utrecht, ils se font céder la baie d'Hudson et Terre-Neuve, sous réserve d'un droit de pêche aux Français, ainsi que la Nouvelle-Écosse, l'Acadie des Français, dont la population

française fut déportée par les Britanniques avec une brutalité digne du XX^e siècle, en 1755.

Par le traité de Paris, en 1763, l'Angleterre acquiert le Canada et les territoires situés entre les Appalaches et le Mississipi, la France conservant les terres à l'ouest du fleuve, c'est-à-dire la Louisiane, mais les cédant à l'Espagne. Elle est donc complètement exclue d'Amérique du Nord. A Halifax, en Nouvelle-Écosse, les Anglais établissent une base navale importante ; plus tard, ils en créeront une autre sur la côte pacifique du Canada, Esquimo, dans les environs de Vancouver.

L'H. : Mais la guerre d'Indépendance américaine est pour eux un vrai revers.

F. C. : Oui, c'est un épisode moins brillant pour l'Angleterre. Dans l'océan Indien, la France a envoyé Suffren, avec une escadre et des troupes, et il remporte de beaux succès, mais sans lendemain. En revanche, en Amérique du Nord, l'escadre de l'Amiral de Grasse, à la bataille de la Chesapeake en 1781, empêche les Anglais de secourir leur armée assiégée dans Yorktown, qui capitule peu après, ce qui assure l'indépendance des États-Unis. Mais l'année suivante, en 1782, de Grasse est vaincu et fait prisonnier à la bataille des Saintes, aux Antilles, ce qui permet à l'Angleterre de limiter les dégâts. Jusqu'en 1792, la France poursuit un développement de sa marine de guerre, mais sans essayer de rattraper les Anglais.

Finalement, les guerres de la Révolution et de l'Empire assurent définitivement la suprématie anglaise. En 1795, les Anglais s'emparent du Cap, puis de Ceylan, possessions hollandaises. La marine française, désorganisée par la Révolution, connaît une série de défaites désastreuses, dont les plus célèbres - mais non les seules - sont celles d'Aboukir 1798 et de Trafalgar 1805. Dès 1800, les Anglais prennent Malte, qui sera une importante base navale sur la route des Indes après l'ouverture du Canal de Suez.

Il est certain que l'échec de Napoléon est en partie dû à la maîtrise des mers par les Anglais. L'amiral américain Mahan, qui vers 1900 proclama « l'influence de la puissance navale sur l'histoire », écrivit que les vaisseaux anglais, battus par les tempêtes, qui bloquaient les côtes françaises, étaient le seul obstacle entre Napoléon et la

maîtrise du globe. En 1814, l'Angleterre est l'unique superpuissance d'un monde unipolaire. Elle le restera pendant un siècle, sans avoir à fournir beaucoup d'efforts pour cela.

L'H. : Au XIX^e siècle, l'expansion britannique se poursuit sans obstacles ?

F. C. : En Extrême-Orient et en Méditerranée, les Anglais confortent leur réseau de bases navales. Ils s'installent à Singapour en 1819, puis à Hong Kong en 1842, après la guerre de l'Opium. En Méditerranée, en 1878, ils acquièrent Chypre. En 1882, ils occupent Alexandrie qui sera jusqu'au lendemain de la Seconde Guerre mondiale la grande base anglaise. Gibraltar, Malte, Alexandrie : les Anglais tenaient la Méditerranée.

Ces bases navales, nécessaires pour le ravitaillement, la réparation et l'entretien des bateaux, sont d'une importance décisive. Au XIX^e siècle, elles deviennent plus importantes encore qu'auparavant en raison de la nécessité de ravitailler les navires à vapeur en charbon - ils épuisaient leurs réserves en quelques jours. Les bateaux à voile étaient autonomes durant des mois ; la seule contrainte, c'était l'approvisionnement en eau.

Ajoutons qu'au XIX^e siècle, les Anglais créent un réseau sous-marin de câbles télégraphiques qui couvre le monde entier, c'est un « world wide web » comme on dit maintenant !

L'H. : En Amérique latine, les Anglais n'ont jamais pris pied ?

F. C. : Seulement de façon sporadique. L'Amérique latine est restée un domaine ibérique jusqu'aux indépendances au XIX^e siècle. Ce qui n'a pas empêché l'Angleterre d'occuper une place importante dans le commerce avec les colonies espagnoles et portugaises, puis les nations indépendantes, qui ont ouvert leurs ports aux navires et marchandises, puis aux capitaux anglais. On parle, à propos de ces pays d'Amérique latine, et de quelques autres, d'Empire « informel » ou « officieux », c'est-à-dire des États politiquement indépendants, mais économiquement dépendants... de l'Angleterre.

L'H. : A la fin du XIX^e apparaît une nouvelle rivale : l'Allemagne. Une menace sérieuse ?

F. C. : En effet, à la fin du XIX^e siècle, l'empereur d'Allemagne Guillaume II lance un programme de construction d'une grande flotte de haute mer, ce qui a provoqué une sorte de panique en Angleterre. Et c'est pour parer à cette menace allemande que les Anglais construisent un nouveau type de cuirassé, le dreadnought, qui servira de modèle à toutes les autres flottes de la guerre de 1914.

Mais l'Allemagne n'a pas pu mener simultanément la course aux armements terrestres et celle aux armements navals. Lorsque la guerre éclate, sa marine est encore très nettement inférieure en nombre à celle de l'Angleterre. Pendant la Première Guerre mondiale, elle reste dans ses ports la majeure partie du temps. Et la guerre sous-marine que les Allemands ont entreprise un peu tard n'a pas permis de bloquer l'Angleterre et a entraîné l'entrée des États-Unis dans la guerre.

L'H. : La Première Guerre mondiale marque le déclin des puissances européennes. Qu'en résulte-t-il pour l'Angleterre ?

F. C. : L'Angleterre sort à nouveau victorieuse de l'épreuve. Mais, pour la première fois, elle doit accepter la parité avec une autre puissance : les États-Unis. A la conférence de Washington, en 1922, - c'est un des rares cas de limitation réussie des armements - il a été décidé que l'Angleterre et les États-Unis auraient exactement le même nombre de grands navires devant le Japon, puis la France et l'Italie, à égalité. C'était la fin de la supériorité anglaise.

L'H. : Venons-en maintenant à ce qui a fait la force de l'Angleterre au cours de ces deux siècles : sur quels fondements s'est bâtie sa suprématie ?

F. C. : C'est d'abord la supériorité numérique : la Royal Navy a toujours eu plus de navires que ses rivales. Et notamment davantage de navires de ligne - des gros navires portant 60 à 120 canons - qui, à l'époque de la marine à voile, sont l'élément essentiel de la puissance navale.

Au XVIII^e siècle, on l'a vu, la principale rivale c'est la flotte française, qui, à partir du pacte de Famille de 1761, conclu pendant la guerre de Sept Ans, dispose de l'alliance de la marine

espagnole. Mais les Anglais possèdent davantage de bateaux que les deux autres puissances réunies. Et c'est d'ailleurs ce que les Anglais craignaient : la coalition de deux autres marines. C'est pourquoi a prévalu, à la fin du XIXe siècle, le principe que la marine anglaise fût égale aux deux plus fortes marines étrangères : le « two powers standard ».

L'H. : La qualité des navires anglais est-elle meilleure ?

F. C. : Dans ce domaine, la supériorité n'est pas évidente. Au XVIIIe siècle, les Français ont construit d'excellents navires, bien dessinés et très rapides. Et quand les Anglais s'en emparaient, à la suite de batailles victorieuses, ils les incorporaient immédiatement dans leurs flottes. Je pense par exemple à une frégate française très rapide, qui s'appelait la Révolutionnaire et qui a gardé ce nom, une fois devenue britannique. Mais, même si certains bateaux français étaient meilleurs, cela ne compensait nullement la supériorité numérique des Anglais.

En ce qui concerne l'artillerie, les progrès de leur métallurgie au XVIIIe siècle ont donné l'avantage aux Anglais. Pendant la guerre d'Amérique, en particulier, apparaît un nouveau type de canon qu'on appelle la « carronade », du nom de l'usine de Carron, en Écosse, où il était fondu, et qui avait des effets dévastateurs.

Mais le plus important pour expliquer la maîtrise des mers par les Anglais, c'est le nombre et la qualité des hommes.

L'H. : Combien d'hommes trouvait-on dans la Royal Navy ?

F. C. : En temps de paix, très peu de navires de guerre étaient maintenus en activité - avec des équipages réduits, pour des raisons financières. C'est quand la guerre menace que l'on se met à armer des navires et à réunir des équipages. A l'époque classique de la marine à voile, ce qui est donc nécessaire, c'est de disposer de réserves nombreuses de matelots entraînés que l'on peut mobiliser au moment voulu. A certains moments, les effectifs totaux de la Navy ont dépassé 100.000 hommes ; la France ne pouvait pas en avoir autant, et de loin.

L'H. : Ces matelots n'étaient donc pas des « professionnels de la guerre » ?

F. C. : Non, ils sont recrutés, quand la guerre menace, au sein de la marine marchande ou de la marine de pêche. Les Anglais avaient une méthode bien particulière, c'est ce qu'on appelle le système de la « presse ». Des groupes d'hommes armés circulent dans les ports et ramassent tout individu qui a l'apparence d'un matelot [2].

Reste que les Anglais disposaient d'une réserve massive de matelots entraînés du fait de leur importante marine marchande. De nombreux navires au long cours se rendaient régulièrement en Amérique et aux Indes. Et des centaines de caboteurs circulaient, hiver comme été, le long des côtes, notamment pour transporter le charbon des mines du nord-est de l'Angleterre vers Londres.

On considérerait aussi, à tort ou à raison, la pêche à la morue sur les bancs de Terre-Neuve comme une pépinière de matelots, pour reprendre une expression anglaise « a nursery of seamen ». C'est l'une des raisons pour lesquelles Français et Anglais se sont disputé Terre-Neuve.

C'était aussi l'entraînement qui faisait la différence : les escadres françaises, dispersées entre la Méditerranée et l'Atlantique, restaient dans les ports.

Tandis que les Anglais pratiquaient, à partir du début du XVIII^e siècle, ce que l'on appelle le blocus rapproché : ils maintenaient une escadre devant Brest, une autre devant Rochefort, une en Méditerranée devant Toulon. Leurs navires et leurs équipages étaient presque toujours à la mer.

L'H. : Mais de part et d'autre, on peut imaginer que les matelots, recrutés plus ou moins de force, n'étaient pas très motivés... Des sentiments patriotiques les animaient-ils toutefois ?

F. C. : C'est une question délicate. Les historiens disposent de peu de témoignages à ce sujet. Ce qu'il faut commencer par noter, c'est que les conditions de vie à bord, à l'époque de la marine à voile, sont affreuses. Sur un gros vaisseau de ligne, 1500 hommes sont entassés sur ce qui nous semblerait une coquille de noix. Certaines traversées durent des semaines ou des mois. La nourriture est médiocre, souvent avariée. Des épidémies se déclenchent, qui ruinent certaines campagnes.

Certes, les Anglais ont été à l'avant-garde pour améliorer l'hygiène et les conditions de vie. Pendant le blocus rapproché dont je vous parlais tout à l'heure, leurs escadres ont été pendant des semaines, voire des mois, en mer, devant les ports français. Elles étaient ravitaillées régulièrement, notamment en vivres frais. Et on a introduit de bonne heure la consommation de citron pour lutter contre le scorbut, qui ravageait les équipages pendant les longues campagnes. On a même parfois dit que si les Anglais avaient conquis la maîtrise de la mer, et remporté la bataille de Trafalgar, c'était grâce au jus de citron...

Pour en revenir à la vie à bord, la discipline était très sévère. Le « chat à neuf queues », le fouet, était d'usage fréquent et un nombre élevé de coups de fouet signifiait la mort.

La marine anglaise a traversé des moments difficiles en pleine guerre de la Révolution, notamment en 1797. Des mutineries généralisées se sont déclenchées dans l'escadre de la Manche et celle qui gardait l'estuaire de la Tamise. Mais la marine française n'était pas en mesure de profiter de l'occasion ; d'ailleurs, les mutins avaient dit qu'ils cesseraient leur grève si les Français prenaient la mer.

Mais, bien que la plupart de ces hommes aient été embarqués de force, un certain patriotisme existait. A Trafalgar, le mot d'ordre que l'amiral Villeneuve fait transmettre à l'escadre, du côté français, c'est : « Tout capitaine qui ne serait pas au feu, ne serait pas à son poste ». Du côté anglais, Nelson lance le signal : « L'Angleterre attend que chacun fasse son devoir ». « Les Français se sont inhabituellement bien battus », déclara pourtant un témoin anglais...

L'H. : Qui sont les amiraux anglais et comment sont-ils recrutés ?

F. C. : Embarqués dès quatorze ans, et parfois moins, les officiers de marine anglais étaient recrutés à un très jeune âge. Ils sont donc rapidement entraînés à la manoeuvre et au combat. Par comparaison, les officiers français du XVIII^e siècle ne naviguaient pas beaucoup.

C'est une carrière dangereuse et difficile, différente de la vie assez joyeuse que mènent alors les officiers de l'armée dans leur garnison. C'est l'une des raisons pour lesquelles le recrutement est moins aristocratique que celui des officiers de l'armée. Les officiers de marine sont issus de la classe moyenne supérieure, ce sont par exemple des fils de propriétaires terriens pas très riches, ou d'ecclésiastiques. Le célèbre amiral Nelson, le vainqueur de Trafalgar en 1805, était le fils d'un ecclésiastique anglican.

De plus, l'amirauté n'est pas seulement un ministère de la marine, mais une sorte d'état-major central constitué de spécialistes. Il existe plusieurs lords de l'amirauté, dont le premier serait l'équivalent d'un ministre de la marine. Ce sont tous, ou presque, des professionnels, tandis qu'à Versailles, ce sont des civils, les commis du secrétariat à la marine, qui donnent des ordres aux escadres. C'est une différence importante.

L'H. : Qui se traduisait au combat ?

F. C. : Du point de vue de la tactique au combat, les Anglais l'emportaient nettement. Ils ont eu beaucoup de bons amiraux, parfois même d'excellents, qui ont su, à la fin du XVIII^e siècle, rompre avec les méthodes traditionnelles.

Dans une bataille navale classique, au XVIII^e, les navires étaient rangés en ligne de file, l'un derrière l'autre, en « ordre de bataille » ; les deux escadres défilaient parallèlement soit dans la même direction, soit en sens inverse, en se canonnant. Vous savez ce que disait Maurepas, le ministre français de la marine au milieu du siècle ? « On se rencontre, on se canonne, on se sépare, et la mer reste aussi salée qu'auparavant. »

Pendant la guerre d'Amérique, puis au cours de celles de la Révolution et de l'Empire, les amiraux anglais ont innové en recourant à une autre tactique, qui consiste à percer la ligne ennemie, à isoler un certain nombre de navires et à se mettre à quatre ou cinq contre un, pour l'écraser avant de passer au suivant.

Certains - Rodney pendant la guerre d'Amérique, Nelson ensuite - ont imaginé des manoeuvres très hardies. Lors de la bataille d'Aboukir, en 1798, pendant la campagne d'Égypte, l'escadre française était à l'ancre, en ligne de file à une certaine distance de

la plage. Nelson a divisé son escadre en deux colonnes qui ont remonté cette ligne française des deux côtés. La moitié de son escadre s'est donc glissée, ce qui était audacieux, entre les bateaux français et la côte - certains auraient pu s'échouer. Chaque navire français s'est trouvé successivement canonné des deux côtés, n'ayant pas assez d'hommes à bord pour servir les batteries de part et d'autre. Ils ont été détruits, ou obligés de se rendre, les uns après les autres.

Ajoutons que les canonnières anglais étaient bien meilleurs que les autres, parce que mieux exercés et commandés. On a calculé qu'ils tiraient à peu près deux fois plus vite, c'est-à-dire qu'ils pouvaient envoyer deux fois plus de boulets que leurs adversaires : les pertes étaient presque toujours très inférieures du côté anglais.

L'H : En 1900, l'Empire anglais représente un quart des terres émergées, et presque un quart de l'humanité, pour l'essentiel en Inde (300 millions d'habitants). Les bénéfices de cette maîtrise des mers ont évidemment été immenses...

F. C. : Évidemment, l'Empire britannique a été bâti grâce à la marine. Mais quant à savoir si l'Angleterre en a tiré des bénéfices économiques, c'est un problème extrêmement discuté... L'opinion des spécialistes à l'heure actuelle, c'est que du point de vue économique l'Angleterre n'a pas tellement retiré d'avantages de son empire. Elle s'en est seulement mieux sortie que les autres parce que, à l'exception des Hollandais, pour les autres puissances coloniales, les bénéfices ont été nuls ; le bilan a même été parfois déficitaire, comme dans le cas français. Ce fut la conclusion de discussions approfondies à l'occasion du Congrès international d'histoire économique, qui s'est tenu à Madrid en 1998.

Pour le XVIII^e siècle, dans quelle mesure cette supériorité navale et commerciale a-t-elle contribué au déclenchement de la révolution industrielle ? Plusieurs thèses s'opposent. Patrick O'Brien dit que la Royal Navy est l'un des facteurs de la révolution industrielle, parce qu'elle a protégé le commerce anglais, détruit celui de ses rivaux, et que l'augmentation de la production industrielle au XVIII^e siècle résulte principalement des exportations, notamment vers les colonies, ou semi-colonies.

Mais les historiens s'affrontent sur des statistiques dont les bases sont très fragiles. Selon d'autres calculs, on trouvera que les exportations, notamment vers les colonies, n'ont absorbé une part significative de la production industrielle qu'après le déclenchement de la révolution industrielle.

Pour ma part, je pense que la Royal Navy est un facteur de la révolution industrielle, mais pas le seul.

Pour le XIX^e siècle, alors que l'Angleterre est déjà la première puissance économique, dans quelle mesure son empire lui assure-t-il des avantages économiques ? La réponse n'est pas évidente. Il y a quelques années deux Américains, L. E. Davis et R. A. Huttenback, se sont penchés sur cette question, dans un livre intitulé *Mammon et la recherche de l'Empire*, en tenant compte notamment des coûts de défense de l'empire. La conclusion est que, vers 1900, le produit national anglais aurait été peut-être de 4% ou 5% inférieur à ce qu'il était, s'il n'y avait pas eu l'empire.

Donc, les avantages de l'impérialisme étaient limités pour la collectivité, mais ils étaient substantiels pour certains individus ou certains groupes. Bien entendu, pour des entreprises qui opéraient dans l'empire. Mais aussi pour les fonctionnaires coloniaux, largement recrutés dans l'upper class traditionnelle. Au milieu du XIX^e siècle, les radicaux « anti-impérialistes » disaient que l'empire était un système d'outdoor relief l'assistance publique aux pauvres en dehors des asiles pour l'aristocratie britannique !

Propos recueillis par Séverine Nickel.

1. Reprise par les Français au début de la guerre de Sept Ans, Minorque est finalement perdue après la guerre d'Amérique.

2. En France, dès la fin du XVII^e siècle, avait été mis en place le système de l'Inscription maritime, qui instaurait un contrôle bureaucratique des gens de mer distribués par classes, qui devaient servir une année sur trois ou quatre à bord des vaisseaux du roi. Une forme de service militaire obligatoire, moyennant une pension sur les vieux jours.