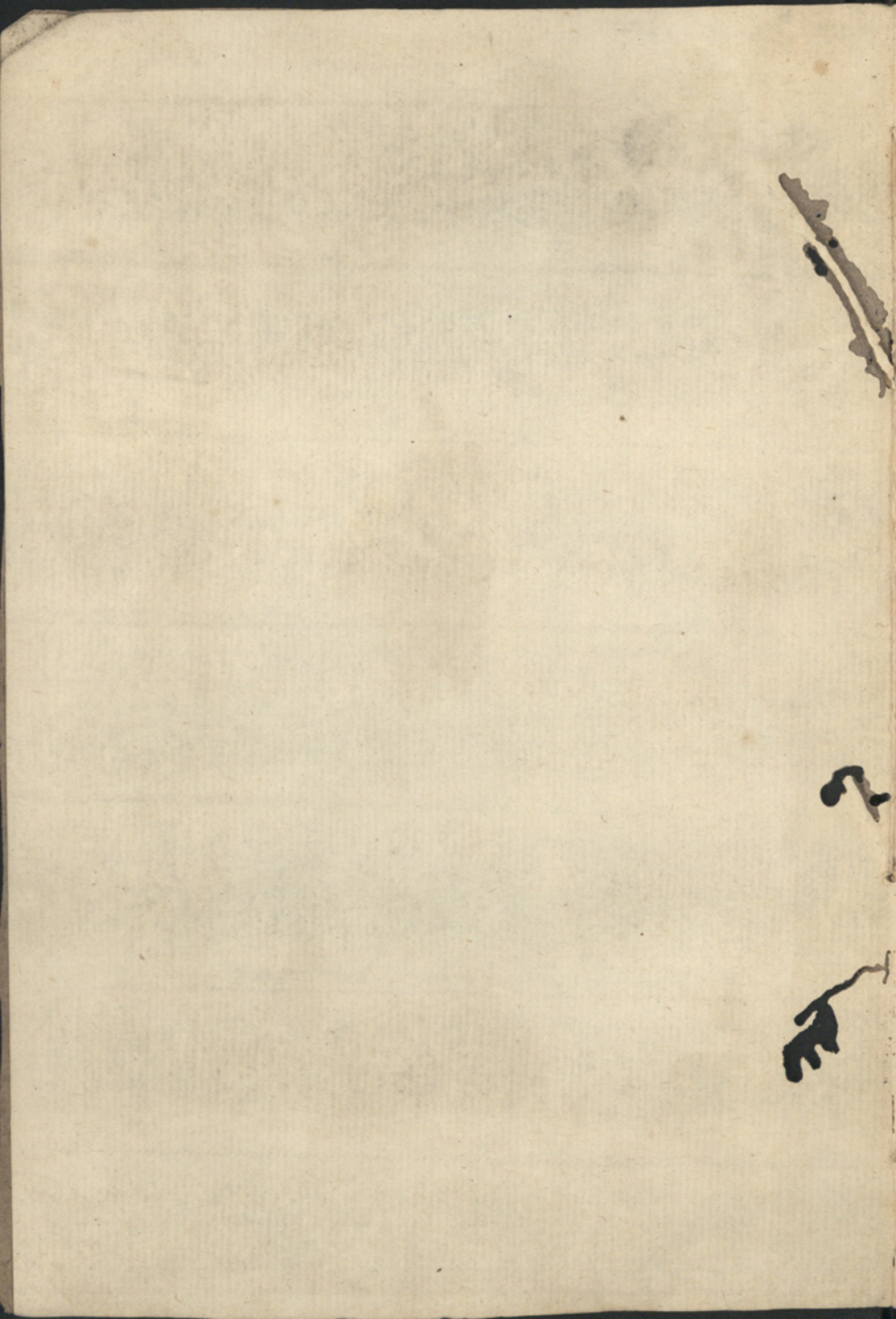


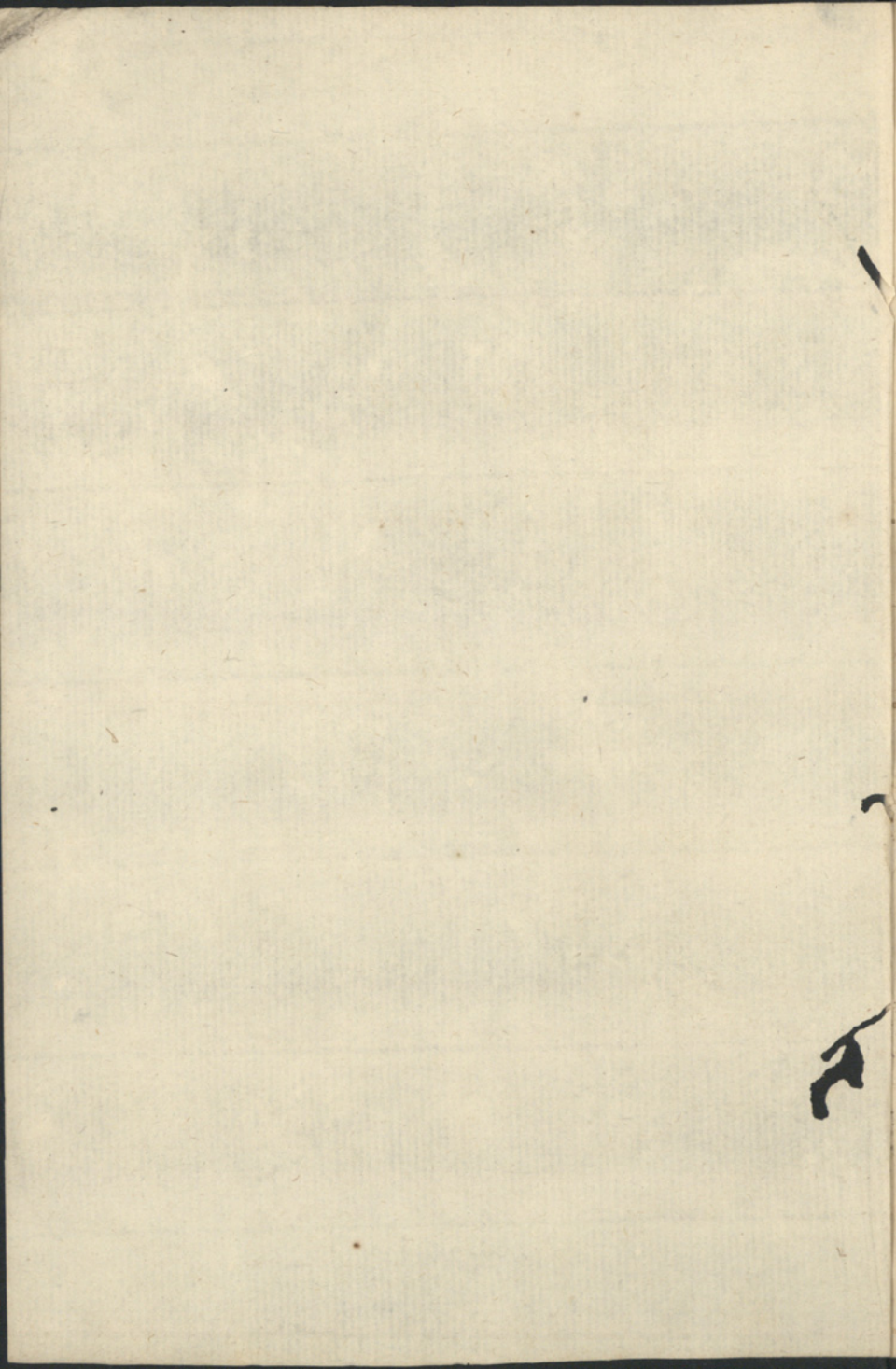
Encyclopedie
terme (marine) T. X. P. 122



Reflections

on the

Revolution



Reflexions
d'un Citoyen

Sur la Marine

NCR 408 001

001
13042

Préface

La marine fut presque oubliée en France après la mort de Charlemagne: depuis ce regne, les seigneurs particuliers avoient leurs amiraux, nommés patrimoniaux. Elle commença à renaître sous S. Louis, le premier de nos rois qui eut un officier principal avec le titre d'amiral. La guerre avec l'Angleterre rendit la marine plus considérable sous Charles V. par les soins de son amiral, Jean de Viennne. Les regnes suivans laisserent la marine dans l'oubli, ainsi que le commerce, dont il n'étoit seulement pas question, mais l'un et l'autre reparurent sous le ministere du cardinal de Richelieu, et ont été portés beaucoup plus loin par M. Colbert sous le regne de Louis XIV

Il y auroit beaucoup de choses à faire pour la perfection de notre marine; l'objet est important et nous avons pensé qu'on liroit ici avec plaisir un extrait d'un petit ouvrage fort solide et fort rare, intitulé Reflexions d'un citoyen

Sur la Marine

Preface

sur la marine. Cet ouvrage est d'un habitant de Dieppe, fils d'un libraire. Cet enfant, dégoûté du métier de son pere, s'est fait corsaire, a servi sur des vaisseaux de roi, a commandé des bâtimens qui lui appartenoient e parle ici d'une chose. qu'il sait ou qu'il doit savoir. Condamné au repos par les pertes qu'il a faites dans cette dernier guerre, il s'est mis à écrire ses réflexions e à les imprimer. Il a présenté son ouvrage au ministre qui a approuvé ses vices: l'édition en a été supprimée, e cet extrait est fait sur un des trois exemplaires qui existent.

Reflexions d'un Citoyen

3

Il n'y a point à proprement parler de guerre maritime défensive.

Dans les tems de guerre, il faut que les bâtimens soient tous armés offensivement.

Sur les mers, on se cherche sans se trouver, on se trouve sans se chercher: L'audace, la ruse, et le hasard décident des succès.

Se contenter de couvrir ses possessions, et n'armer qu'à cet effet, c'est précisément jouer avec le hasard de perdre sans avoir jamais celui de gagner.

De la cause des maladies sur les vaisseaux,
et des moyens d'y remédier. On attribue avec légèrement les maladies des équipages, au climat et aux mauvais vivres.

J'ai senti, dit l'auteur, sous M. le duc d'Anville, dans son expédition sur les côtes d'Acadie, notre équipage, étoit composé de six cens hommes.

Après un séjour d'un mois dans la baie de Chibouctou, aujourd'hui Halifax, à peine restoit-il assez de monde pour manœuvrer, nous n'étions plus que deux cens en arrivant à Sorient.

Ce ne fut point l'influence du climat qui causa

ce ravage), car il n'y eut aucune proportion entre le nombre des Officiers malades e celui des matelots. Les vivres n'y contribuèrent point; car il ne mourut presque personne a bord des vaisseaux marchands, approvisionés de la même maniere que les vaisseaux de loi.

D'où naît la différence?

- 1.^o Du peu de soin qu'on a des équipages a bord des vaisseaux de guerre.
 - 2.^o Du peu d'aisance forcè par la quantité des domestiques, provisions, e bestiaux embarqué pour la commodité de l'état major.
 - 3.^o De la malpropreté d'entre les ponts dont on n'ouvre presque jamais les sabords malgré l'air infecté par les bestiaux, e respiré par ceux que leur triste sort y renferme.
- Sans les soins de l'officier, le soldat periroit de misere. Sans ces soins, le matelot est encore plus malheureux: il recoit dans les ports ses avances qu'il disipe. Il s'embarque presque nu, la punition suit de près la faute; mais il n'y a pas de remede.

Point de facilité de pourvoir aux besoins, on n'endure pas sans suite fâcheuse, le froid, & la misere. Le scorbut naît, & se répand dans tout l'équipage.

Il faut donc embarquer des hardis, pour en fournir au matelot. L'écrivain, personnage oisif, fera note de ce qui lui sera delivré, pour être retenu sur ses gages au désarmement.

Il faut au matelot la petite perruque de peau d'agneau, la veste un peu ample, le petit buffle en soubre-veste, & le manteau à la turque avec le capuchon.

Un matelot bien équipé, néglige de changer de linge et d'habit, se couche, mouillé au sortir du quart, et gagne par sa paresse le scorbut, comme un autre par manque de vêtement.

Dans la marine françoise, le matelot appartient uniquement à l'état. S'il meurt, il est remplacé sans qu'il en coûte à l'officier; pourquoi celui-ci veillera-t-il à sa conservation?

Faites des réglemens, tant qu'il vous plaira; le seul bon, c'est celui que liera l'Officier par son intérêt, faites donc des soldats matelots. Qu'un matelot ne puisse perir sans qu'il en coûte un homme à l'officier de marine.

On a trois cens mille hommes de troupes de terre. Il faut trent mille matelots; mais il les faut enrégimentés. Qu'ils soient repandus dans la Bretagne, la Provence e le pays d'Aunis, e qu'en un clin d'œil ils puissent être rassemblés.

Que les compagnies soient recrutées, ou de matelot ou de novices

Sur une compagnie de cent hommes, il faudroit en ordonner vingt-cinq qui n'aussent navigué.

Comme ils travailleront dans les ports aux armemens, désarmemens e entretiens des navires, il leur faut une forte paye.

Qu'il y ait des sergens, gens expérimentés dans la manœuvre.

Que ces sergens représentent à bord les officiers-marinières.

Qu'ils ayent inspection et sur le devoir e sur l'entretien, comme il se pratique dans

Les troupes de terre.

Que les capitaines gardent leurs compagnies tant qu'ils ne seront que lieutenants de vaisseau.

Le soldat de marines est un peu mieux que le matelot, on s'apperçoit qu'il est protégé; mais il est encore mal. Pourquoi? C'est que l'officier convaincu qu'on lui retirera sa compagnie, pour peu qu'il avance, il s'y regard comme étranger. Il n'y voit qu'un moyen d'augmenter sa paye, il sait bien qu'en quelque mauvais état qu'elle soit, son congé la recevra sans discuter.

Qu'on débute par créer cinq ou six régimens, comme je les propose, et l'on verra l'effet d'intérêt personnel.

S'il est difficile de changer à ce point les usages, je demande seulement que les commissaires des classes fassent des escouades de huit hommes.

Que ces hommes soient commandés par un officier marinier.

Que cet officier visite les hards avant le départ.

Qu'en campagne cette troupe ait ses hamacs tendus l'un à côté de l'autre.

Qu'elle soit tenue proprement; qu'on rase ceux qui auront de la vermine; qu'on fasse changer les hardes, quand elles seront mouillées; qu'on les oblige à les mettre au sec; qu'on leur donne du linge une fois la semaine; que le linge sale soit lavé qu'on fasse des revues; qu'on punisse les nonchalans; qu'au retour les escouades soient visitées par le commissaire des classes; que le commissaire rende compte au secrétaire d'état. &c.

Après l'expédiente de l'incorporation, point de plus sûr moyen de prévenir les maladies.

Autre inconvénient dans les vaisseaux de guerre; le gaillard d'avant est occupé par les cuisines; le gaillard d'arrière par les gardes marine, les domestiques et l'office; l'entrepont par les canonniers et les Soldats; entre les ponts, des canoniers sont à leur aise, les officiers-mariniers enfermés avec de la toile; au milieu de ces entreponts est un grand parc aux moutons; le reste est pour le matelot, c'est-à-dire, que les trois quarts de l'équipage, la classe la plus nécessaire, est entassée dans la partie la plus étroite et la moins commode de l'entrepont. C'est de ce

lieu aussi dangereux que dégoûtant, de cet le
sture qu'il va à la pluie, au vent & à la grêle,
serrer une voile au haut d'un, mât. Quel tem-
pérament peut résister à ces alternatives su-
bités de chaleur & de froid?

Toigner à cela les viandes salées,
quel quefois le manque d'eau.

Si l'on se proposoit d'engendrer le
scorbut, s'y prendroit-on mieux?

Le poste qui convient au matelot est
sous le gaillard d'arrière; il est à portée de
son Service; il est en plein air; plus de vi-
cissitudes extrêmes; l'Office seroit aussi bien en-
tre-pont que sous le gaillard.

Que les matelots malades soient descendus
en entre-pont dans un lieu destiné à cet effet;
qu'on écarte de-là les valetudinaires; que dans
ce post les sabords puissent rester ouverts plus
long-temps: que si cela ne se peut, on y ouvre
deux fenêtres plus élevées; que les sains, & les ma-
lades ne restent plus confondus; que rien ne

sur la Merine.

serve de prétexte au chirurgien, que ses visites soient exactes; qu'il soit à portée de reconnoître les faireans W. >

Qu'on excite les matelots à l'amusement dans le beau tems; qu'il y ait toujours à bord d'un vaisseau quelque instrument; celui qui rira de cette attention, n'a pas d'humanité; la vie de la mer est mélancolique, la musique et la danse sont les principaux moyens dans les voyages de la côte de Guinée, d'entretenir la santé des negres.

Lorsqu'on sera dans le cas de retrancher d'eau les équipages qu'on ordonne aux capitaines de se défaire des trois quarts de leurs moutons, volailles, sous les peines les plus grieves; l'aisance de sept à huit personnes continuent de condamner à mort ou à la maladie cinq à six cens hommes non moins utiles.

Qu'on tienne la main à l'exécution de l'ordonnance de balayer tous les jours d'ouvrir les sabords, lorsque le tems le permet; de laver deux fois le jour les parcs aux moutons, les cages à

à lailles, &c. de jeter de l'eau et de frotter entre les ponts &c. Mais encore une fois comment esperer ces attentions, sans l'intérêt personnel de l'officier?

Il faut retirer de l'entre pont le parc aux moutons, loger le bétail en haut, ou s'en priver. Ce lieu sert d'asile au grand nombre de l'équipage, et il ne reçoit de jour que par les écoutilles.

Faites faire branle bas deux fois par semaine, pour laver, & frotter plus aisément entre les ponts.

Mais sans un arrangement tendant à intéresser l'officier au salut du matelot, n'attendez pas que ces choses se fassent.

Du moyen d'avoir des matelots. Je sais ce que je dis: un matelot n'est pas aussi difficile à faire qu'on pense. Lorsque le cœur est guéri du mal de mer, il ne faut plus que quelque temps de pratique; deux mois pour le tout.

Une galere echoue sur les côtes de l'Italie; les Romains construisent des bâtimens sur ce modèle: en trois mois des matelots sont dressés; une flote est équipée, & les Carthaginois battus sur mer.

L'art du matelot est autre chose à présent,

D'accord; mais le pis, c'est que nous ne sommes pas des Romains. Nous avons perdu beaucoup de matelots; cependant il ne reste plus qu'il n'en faut pour en former.

Qu'on essaie ce que feront cent hommes de mer, dans un vaisseau de guerre, où le Reste de l'équipage n'aura jamais navigué en deux mois de croisière, je ne demande que ce tems.

Les hommes les moins robustes sont guéri en huit ou quinze jours du mal de mer.

Après ce repos, qu'on fasse monter sans cesse les novices dans les haubans et sur les vergues, avec d'autres qui leur montrent à prendre un ris, et à serrer une voile.

Dans un autre tems, qu'on leur apprenne à faire des amarrages.

Cela fait, il ne s'agit plus que de les bien commander; mais où prendre ces novices? dans le tirage d'une milice de jeunes hommes depuis 16 jusqu'à 30 ans, sans égard à la taille.

Pour ne pas d'évaster les côtes, faites ce tirage sur toutes les provinces.

Une cinquantaine de corvettes repandues depuis Bayonne jusqu'à Dunkerque pourroient commencer ce novices pendant l'hiver.

Exercer ceux qu'on n'embarquera pas dans vos ports; qu'ils amarrent, grèent, dégrèent, & fassent le service du canon & du mousquet.

Donnez-leur pour sergens des matelots instruits, pour officiers des pilotes marchands.

Tout le métier consiste à savoir se soutenir sur & avec des cordages.

Il n'est pas rare que des gens qui n'avoient point navigué, soient devenus sur les corsaires d'assez bons matelots, après une course de deux mois; quoique les capitaines qui ne les avoient pris que pour soldats, ne les eurent par instruits.

Dans la plupart des vaisseaux anglois, combien de gens qui n'ont jamais vu la mer? lisez là-dessus les feuilles de l'état politique de l'Angleterre.

Rien de plus étrange, que l'usage de renvoyer les équipages après la campagne.

C'est ou économie ou justice.

Mauvaise économie de renvoyer, des matelots pour en faire revenir autant deux mois après.

Justice cruelle que de le forcer au. ne lui pa-

payant au désarmement qu'un mois ou deux de la campagne qu'il vient de faire; d'aller en course, de monter sur d'autres bâtimens, & de gagner de quoi soutenir sa femme, & ses enfans.

Fausse politique d'annoncer toujours à l'ennemy par les levées la quantité de vaisseaux qu'on veut armer. Et puis l'attente des équipages traînés les armemens en longueur: les uns restent malades sur les routes; les autres excédés de la fatigue du voyage, ne peuvent s'embarquer, ou languissent sur le vaisseau. Ceux qui profitent du congé pour suivre les corsaires, sont pris. Il y en a qui de désespoir se rendent à l'ennemy pour deux ou trois cens livres, & sont perdus pour la patrie.

Les flotes espagnoles sont pleines de matelots françois.

Jusqu'à ce jour, les Lames ont eu une peine infinie à satisfaire aux levées ordonnées, quoique modiques. Qu'a-t-on fait? on a renvoyé au service les matelots qui en revenoient.

Abandonner la marine, ou retenir pendant l'hiver dix mille matelots: point de milieu

Reflexions d'un Cytoien.

Diez mille, indépendamment de ceux qui sont employés en Amérique & aux Indes.

Avec ces diez mille hommes prêts, on équipe en quinze jours trente vaisseaux de guerre.

Occupez ces hommes à terre, partie à l'entretien des navires, partie à l'exercice du canon & du mousquet dans les ports de Bretagne, & d'Aunis.

Qu'ils apprennent la charpent & le ualfatage; l'espoir d'apprendre ces métiers les attirera au service.

Ces métiers appris ils subsisteront, & les salaires exorbitans de ceux qui y vaguent diminueront.

De la nécessité de croiser contre le commerce anglois.

S'il faut croiser, l'hiver est la saison la plus avantageuse pour la puissance la plus foible: autre raison d'entretenir des matelots dans cette saison.

Vous encouragez à la course, cela ne suffit pas; il faut des vaisseaux de guerre pour soutenir l'armateur.

Defendre la course ou la soutenir point de milieu.

Que font tout l'hiver des vaisseaux de guerre dans les ports? Quel risque pour eux sur la mer? Les nuits sont longues, les escadres peu à craindre, les coups de vent les dispersent.

Douze vaisseaux de guerre croisant au premier méridien depuis 45 jusqu'à 50 degrés de latitude, feront plus de mal à l'ennemi en hiver, que toutes nos forces réunies.

ne lui en peuvent faire en été.

On n'a point armé à cet effet, & nos corsaires ont presque tous été pris.

Les matelots étant devenus rares, on a interdit cette navigation, & l'ennemy a commercé librement.

Pourquoi les armateurs se sont-ils soutenus sous Louis XIV. par les escadres qui croisoient?

Mais les forces de l'ennemy n'étoient pas alors aussi considérables: faune réponse. Duquai & Barth étoient à la mer & interceptoient des flotes à l'anglois & au hollandois combinés. De quoi s'agit-il? de savoir où croisent à-propris les escadres, & de les éviter si on n'est pas en force pour les combattre. Et nos vaisseaux de guerre ne sont-ils pas sortis de Brest, & n'y sont-ils pas revenus malgré les escadres angloises qui croisoient sur l'Océant?

Combien de vaisseaux anglois croisent seuls?

Sont-ce leurs escadres qui ont pris nos corsaires?

L'ennemy les a détruits, en envoyant contre eux séparément quelques vaisseaux de ligne, & quelque frigate d'une certaine force.

Comment les flotes de l'anglois sont elles convoyées? Employeroit-il à cet effet une douzaine de vaisseau de guerre pour chacune? bloquerait-il Brest? Lorient? Roche fort? Avec toutes ces dépenses il ne nous empêcherait pas d'appareiller, quand nous en aurions le deuein.

C'est au commerce anglois seul qu'il faut faire la guerre: point de paix solide avec ce peuple, sans cette politique. Il ne faut pas songer à devenir puissant, mais dangereux. Que l'idée d'une guerre avec nous fasse trembler le commerce de l'ennemi; voilà le point important.

L'ennemi a fait dans la guerre de 1744, des amirautés considérables sur nos vaisseaux marchands; dans celle-ci peu, & à des prix très-onéreux. Pourquoi cela? c'est qu'ils ont pensé que la guerre de terre feroit négliger la marine, & ils ont eu raison.

Tentons sans ceme parler de la dette nationale angloise, quelle sottise! Qui est-ce qui est créancier de l'état? est ce le rentier? non, non, c'est le commercant; & le commercant prêtera, je vous en réponds, tant qu'il ne sera pas troublé. Vous voulez que le crédit de l'ennemi ceme; & au lieu de poursuivre le créancier vous le laissez en repos.

Prenez à l'anglois une colonie, il menacera; ruinez son commerce, il se révoltera.

L'ennemi s'applique à ruiner notre marine marchande; c'est qu'il juge de nous par lui.

Sans commerce maritime nous en serions encore puissans; lui rien. Ses escadres empêcheront-elles de desirer, d'exporter nos denrées, nos vins, nos eaux-de-vie, nos soieries? Lui-même les prendra malgré toute la vévèrité de ses réglemens.

La marine de l'ennemi n'existe que par sa finance; e sa finance n'a d'autre fonds que son commerce. Faisons donc la guerre à son commerce, e à son commerce seul; employons-la l'hiver e nos vaisseaux; soyons instruits du départ de ses flottes; ayons quelque corvettes en Amerique &c.

Vous voilà donc pirates, dirait-on? sans doute: c'est le seul vôle qui nous convienne.

Tant que vous vous bornerez au soutien de vos colonies, vous serez dupes; e vos matelots passeront à une nation qui est toujours en croisiere, d'une nation qui n'y est jamais.

Croiser, envoyer vos vaisseaux de ligne en course, e vous aurez de grands marins; vous réserverez dans son endroit sensible, e vous le contraindrez à la paix.

Des officiers de marine. Ici c'est la noblesse seule qui commande la marine; en Angleterre, quiconque a du talent.

Ici, après trente ans de paix, des gens qui n'ont jamais navigué osent se présenter: c'est un grand mal qu'ils osent. En Angleterre, ce sont toujours des hommes qui ont été employés sur des batimens marchands.

Le gentilhomme marin ne s'honore point de la connaissance de son métier: voilà le pis.

Peut-être saura-t-il le pilotage: pour l'art du matelot, il le dédaigne; sa fortune n'y est pas attachée, e son ancienneté e ses protections parleront pour lui.

Il se propose ou de ne combattre qu'avec des forces superieures, ou réparer l'ignorance par la bravoure. Quel le erreur? ce brave ne sait pas que son ignorance lui lie les

mains. J'en ai vu, j'en ai vu de ces braves mains-là
licées, e j'en pleurois.

L'ignorance est le tombeau de l'émulation.
Dans la marine marchade, un armateur ne se
choisera qu'un capitaine expérimenté; dans la marine
royale, on suppose tous les officiers également habiles.

Nos équipages sont toujours les plus nombreux; il faut donc
aborder, e depuis Duguay, on ne sait plus ce que c'est.

Duguay avec son François de 40 canons, aborda e prit
des villes ambulantes.

Le grand nombre nuit dans une combat au canon.

C'est manquer à l'Etat que de ne pas combattre vergue
a vergue un ennemi d'un tiers moins fort en nombre; mais
pour exécuter une abordage, il ne suffit pas d'être brave, il
faut encore être un grand marin: le nierait-on?

Mais est-ce dans le combat seulement que la scien-
ce de toutes les parties du métier de la mer est nécessaire à
l'officier? Et l'économie des armemens, e la consommation
e la qualité des matieres, e la connoissance des vades, &c.
&c. Tout ce qui est des agrés, des accidens, &c. n'est-il pas
de sa compétence?

Pour ceux qui savent, les pilotes n'ont
qu'une autorité précaire: que l'officier puisse donc se
panser de ses conseils, ou les recevoir sans humeur.

Ces corsaires sont sortis de nos ports avec 300 hom-
mes d'équipage, parmi lesquels il n'y avoit pas 50 hommes

de mer. Oui, mais l'habileté de ceux-ci suppléoit à tout.

Mépriser la connoissance du service du matelot, c'est dire, je suis fait pour commander, moi; mais que m'importe le bien, ou mal exécuté?

L'ordonnance dit, les gardes embarqués serviront comme soldats; il falloit dire comme matelots: Barth a été matelot.

En Angleterre, le garde-marine fait le service de matelot; il indique le travail à l'exécute: le nôtre à toutes sortes de maîtres à terre; en mer il ne fait rien.

Ce jeune homme ignorera toute sa vie les côtes: c'est le commandement qui le veut en donnant le commandement des frégates & corvettes à convoyer ou à croiser, à des officiers de fortune. On lui donne un pilote côtier, & ne vaudroit-il pas mieux qu'il pût s'en passer?

On compte 1200 officiers de marine; l'ordonnance en met six sur les vaisseaux du premier & du second rang; quatre sur les frégates, & trois sur les corvettes. Voilà de quoi armer en officiers 240 bâtimens que nous n'avons pas. Pourquoi donc ne les donne-t-on pas aux marchands? c'est qu'ils sont mauvais. C'est ainsi que la Cour aide le mépris des officiers, & elle ne sauroit faire autrement. D'un autre côté, elle avilit les officiers marchands, en leur refusant des dignités & des grades qu'ils méritent. Quel deshonneur

Reflexions d'un Citoyen

peut faire à un gentilhomme la confraternité d'un homme de mérite?

Que l'officier de marine serve le marchand, s'il le juge à propos; au moins le ministre ne doit pas plus le lui défendre que lui imposer.

Qu'on passe sans obstacle de l'un à l'autre service. Il faut réformer le corps des pilotes hauturiers, & le remplacer par un certain nombre d'enseignes de vaisseaux de la marine marchande. Il en sera embarqué deux sur chaque vaisseau, l'un pour inspecteur de la partie du maître, l'autre du pilotage.

Que les gardes-marine servent de pilotins à bord des vaisseaux sous ces inspecteurs.

Les officiers de fortune sont presque tous sur les mêmes bâtimens, il faut les dispenser.

Je ne parle point des encouragemens il en faut par-tout, c'est la même chose pour les châtimens.

De la protection du commerce des colonies.

Qu'on ne craigne rien: la noblesse dédaignera toujours le commerce; & le negociant aimera toujours la fortune, ne fut-ce que pour obtenir un jour le droit de mépriser le principe de son élévation.

Ayez une marine marchande, mais que votre premier soin soit de la couvrir

Quand on déclare qu'on ne dormera aucun convoi aux bâtimens marchands; c'est exactement les

envoyer à l'ennemi.

L'ennemi en prend tant qu'il veut & puis l'ébat à la paix lui porte le reste de ses fonds pour les racheter. Voilà ce qui nous arrivera.

Ce ne sont point vos vaisseaux marchands qui ont entre-tenu de vivres vos colonies. Tenez donc ce prétexte, & retenez ces vaisseaux dans vos ports, ou les protégez s'ils en sortent.

Ce sont les neutres & les corsaires d'Amérique qui ont pourvu à vos colonies.

Que si vous n'avez point de convoi à donner, sachez-le du-moins de longue-main, afin que vos négocians aient des bâtimens des Frégates propres à bien courir, & à se défendre. Si vous accordez aux neutres le trafic dans vos colonies, on y portera peu de vivres, & beaucoup de Marchandises seches; & vous acheverez de les ruiner, à-moins que l'ennemi ne vous recoure en se jetant sur les neutres, comme il a fait mal-à-propos.

Voulez-vous rendre au commerce quelque activité, retenez les bâtimens non construits pour se défendre & bien courir, & établissez une chambre d'assurance, de solvabilité non-suspecte, à 25 pour cent l'aller aux colonies, & autant le retour.

Voulez-vous faire le mieux? donnez seulement à douze frégates un vaisseau de convoi.

Comptez les frégates parties seules à seules, arrivées & revenues, & juger de l'avantage de cette prime que je propose.

Mais dira-t-on, nos corsaires faits pour la marche, ont bien pris? c'est qu'il y a bien de la différence entre celui qui va à la rencontre, & celui qui l'évite.

Les dépenses considérables pour les équipages en Amérique, suffisent pour suspendre les armateurs; & puis à peine nos marchands sont-ils arrivés aux colonies, que les matelots desertent. Les uns vont en course; les autres se font acheter à des prix exorbitans. Un capitaine au moment de son départ, est obligé de compter à un matelot jusqu'à mille livres pour la simple traverse.

Republiez les ordonnances sur la desertion, aggravez les peines pour la desertion du service marchand; punissez les corsaires qui débauchent ces équipages &c.

Les vaisseaux du roi enlèvent en Amérique tous les matelots du commerce, s'ils en ont besoin. Il n'y a point de règle là-dessus, & il arrive souvent qu'un marchand ainsi dépouillé, ne peut plus appareiller.

On ne peut trop affaiblir l'autorité confiée, à mesure qu'elle s'éloigne du centre. C'est une loi de la nature physique toujours enfreinte dans la nature morale.

Question difficile à décider: les escadres envoyées

aux colonies depuis la guerre, y ont-elle esté dépêchées pour protéger le commerce, ou pour le faire? Ici on dit pour protéger, là-bas on démontre pour commercer.

• Plus la défense est éloignée, e l'ennemi proche plus la sécurité doit être grande. Si on eut fait au cap Breton ce que les Anglois ont fait à Gibraltar le cap Breton seroit à prendre; il n'y falloit que trois mille hommes, mais pour voir ce qu'on ne put les réduire que par famine.

S'il faut substituer sans cesse des escadres à des fortifications, tout est perdu.

L'ennemi peuploit ses colonies septentrionales; il falloit peupler la Louisiane e les Indes; e le Canada seroit encore à nous.

Quand je pense à l'union de nos colons, e aux dissensions continuelles des colons ennemis, je me demande, comment nous avons esté subjugués, e c'est au ministère à se répondre; je l'ai mis sur la voie.

Encore une fois, nos colonies bien fortifiées e soutenues par un commerce protégé, e saillant sur les vaisseaux de ligne dirigés contre le commerce de notre ennemi, e l'on verra la suite de cette politique.

Des invasions. 300 lieues de côtes à garder exigent une marine respectable.

Depuis St. Jean-de-Luz jusqu'à Dunkerque sans marine, tout est ouvert.

Qui est-ce qui défendra des côtes? Des vaisseaux?

abus, abus: ce sont des troupes de terre; on armera cent cinquante mille hommes pour épargner

Cependant les riverains seront ravagés, & on ne songera point à les dédommager.

On armera cent cinquante mille hommes, & il est clair que vingt-cinq vaisseaux de ligne dans Prest, & 15 mille hommes sous cette place suffisant pour arrêter tout excepté la méditation pour les soldats de terre.

O mes concitoyens, presque toutes vos côtes sont défendues par des rochers; l'approche en est difficile & dangereuse; votre ennemi a contre lui tous les avantages de la nature des lieux, & vous ne voulez pas vous en appercevoir.

L'expédition de vos escadres concertées & rendues jusqu'en même tems à Louisbourg en 1757, les suites que pouvoit avoir cette expédition, ne vous apprendront-elles point ce que vous ferez au loin, quand vous avez du sens & de la raison?

Et croyez-vous que si vous menacez sans cesse les côtes de l'ennemi (se vous les tiendriez en échec à peu de frais), il persistera à les garder? Le pourroit-il quand il le voudroit?

Menacez ses côtes, n'attaquez que son commerce, entretenez dans Prest une escadre toujours armée, montrez des hommes armés & prêts à mettre à la voile, cela suffit: on exécute quelque fois ce qui n'étoit qu'une menace. La menace dans les grandes choses se

confond toujours avec le projet. et la longueur, ou l'on s'inscrit sur le péril ou las de veiller on se résoud à tout pour le faire échouer.

Si des navires de transport ajoutent à l'inquiétude; une bonne fois pour toutes ayez-en, et la moindre expédition contre les pingues de Hull et d'Yarmouth vous en procureront plus qu'il ne vous en faut; et vous vous passerez de ces affrètemens faits avec des particuliers, qui ont dû vous coûter des des sommes immenses. Voyez en 1756 la terreur répandue sur toutes les côtes de l'ennemi; cependant qu'étiez-vous alors?

Conclusion. La suite n'est qu'une recapitulation abrégée de l'ouvrage, à laquelle nous nous en serions tenus, si les vûes de l'auteur avoient été publiées, et si nous n'avions craint que restreintes à un petit nombre d'exemplaires qui peuvent aisément se perdre, il n'en fût plus question dans dix ans. Quoi qu'il en arrive, elles se trouveront du moins déposées dans ces feuilles.

L'idée de l'incorporation des matelots par bataillons n'est pas nouvelle. Le roi de Danemark entretient 40000 matelots à son service.

Il est certain que dans les voyages aux pays chauds la mortalité est moindre que sur les vaux de roi dans les campagnes de Louisbourg et du Canada, moindre encore sur les vaux marchands quelques trajets qu'ils fassent.

Je crois avec l'auteur que des mi-

militiens de 20 à 30 ans serviront mieux que des gens
classe qu'on compte pour des matelots.

Quant aux officiers de plume, l'auteur remarque
seulement qu'il faut ou payer comptant les four-
nisseurs, ou être exacts aux termes des payemens. sans
quoi surachat réciproque.

Pourquoi un capitaine dans un armement ne
seroit-il pas maître tout-à fait de son navire?

Pourquoi au désarmement le soin en est-il abandon-
né aux officiers de plume ou de port?

Pourquoi en tout tems un vaisseau n'a-t-il pas son
capitaine, son état-major, & une vingtaine de matelots res-
ponsables de son dépérissement?

Pourquoi des navires désarmés sont ils gardés
par ceux que leur entretien interesse le moins?

Aussi-tôt que la quille d'un vaisseau est en place,
pourquoi le capitaine ne feroit-il pas nommé chargé
de l'emploi des munitions, de l'inspection dans le dé-
sarmement sur le grueement & ses dépenses, &c.

Pourquoi le magasin général ne délivreroit-il
pas sur ses reçus?

Pourquoi ne pas encourager l'économie par des grati-
fications?

C'est alors qu'on verra resservir des voiles & des
cordages rebutés.

Sur la Marine

Sans une autre administration que celle qui est, il y a si que la dissipation, le dépèrissement, et le pillage aient lieu.

On croit que le désarmement fréquent produit une grande économie; oui on le croit: mais cela est-il?

J'en mis là-dessus plus que je n'en dis.

Mais si le rétablissement de notre marine sera toujours à l'encre un prétexte de guerre, je demande faut-il ou ne faut-il pas la rétablir? S'il faut la rétablir est-ce dans la paix qui sera enfreinte au premier symptôme de vie? Est-ce dans le temps même de la guerre, où l'on est au pis-aller?

Table

Du contenu en ces reflexions	
De la cause des maladies sur les navires, et des moyens d'y remédier.	} 3
Du moyen d'avoir des matelots.	10
De la nécessité de croiser contre le com- merce anglois.	} 14
Des officiers de marine.	18
De la protection du commerce des colonies.	} 22
Des invasions.	25
Conclusion.	27

COD
13042

11/15

11/15



