Mira Marques François Année universitaire 2008 - 2009

Effectué sous la direction de :

Madame Silvia Marzagalli
Monsieur Alain Ruggiero

Edouard Thomas Burgues de Missiessy

Témoin et acteur de l'évolution de la Marine en France, de Louis XV à Charles X



Edouard Thomas Burgues de Missiessy en uniforme de vice-amiral[1]

Université de Nice Sophia Antipolis – Département d'Histoire
Histoire de la Méditerranée Moderne et Contemporaine
Mémoire de seconde année de Master

[1] « Missiéssy (Edouard-Thomas, comte de Burgues) », dans HENNEQUIN J.F.G. – *Biographie maritime ou notices historiques su la vie et les campagnes des marins célèbres français et étrangers – Tome Premier*, Paris, éd. Regnault, 1835, p.288

Le présent travail est dédié à la mémoire de Madame Bénédicte Milcent de Missiessy, qui m'a fait confiance malgré ma jeunesse et mon inexpérience, ainsi qu'à celle de Monsieur Alain Ruggiero, qui m'a offert ce sujet et concentrait en lui les qualités humaines que tout étudiant espère rencontrer dans le monde universitaire.

Je dois beaucoup à leur bienveillance.

Je remercie chaleureusement Madame Bénédicte Milcent de Missiessy et Monsieur Régis Milcent pour avoir bien voulu mettre leurs archives familiales à la disposition de la recherche. J'adresse tout particulièrement ma reconnaissance à Madame Milcent de Missiessy pour son accueil et sa gentillesse.

Je remercie de tout cœur Madame Silvia Marzagalli et Monsieur Alain Ruggiero pour le temps qu'ils m'ont consacré, pour leurs relectures, leurs conseils et leur disponibilité, ainsi que pour leur patience et leur compréhension à mon endroit.

Ma reconnaissance va également aux personnes qui m'ont apporté leur aide :

- Madame Françoise Chauveau, par son hospitalité parisienne, m'a permis de profiter à loisir des ressources des Archives Nationales, du Service Historique de la Marine et de la Bibliothèque Nationale de France.
- Mademoiselle Stéphanie Lemaître a bien voulu me faire bénéficier de sa maîtrise du dessin héraldique et a effectué avec zèle et promptitude le travail que je lui ai confié dans ce domaine.
- Madame Nina Gullerud et Monsieur David Avanessoff m'ont aidé de leurs conseils et Mademoiselle Joséphine Ferrari de ses relectures.
- Mesdames Dominique Vignolo et Anne-Carole Focke de Beaucourt ont fourni une aide technique essentielle dans la production finale de ce travail.
- Mademoiselle Elodie Roulant, enfin, s'est montrée patiente et généreuse comme elle sait toujours l'être afin de m'amener à poser un point final.

Ainsi, me trouvant le cadet d'une assez nombreuse famille, ce fut à moi, dès que j'eus assez de raison pour m'en servir, à chercher les moyens de joindre aux avantages de ma naissance ceux que la fortune m'avait refusés.

Claude, comte de Forbin-Gardanne, *Mémoires*[2]

[2] FORBIN-GARDANNE Claude, comte de – *Mémoires*, Paris, Mercure de France, 1993, p.33

Figure 1 – Les armes des Burgues de Missiessy



Les armes de la famille Burgues de Missiessy : de gueules à une tour d'or[3]. Photo F. Mira Marques

Introduction

Les archives privées conservées par Madame Bénédicte Milcent de Missiessy concernent l'histoire de ses ancêtres, les Burgues puis Burgues de Missiessy, depuis le XVI^{ème} Siècle jusqu'au XX^{ème}. Ces documents fournissent des informations, souvent uniques, qui permettent d'effectuer une étude approfondie de cette famille durant les périodes documentées. Elles ne suffisent naturellement pas mener à bien un travail de recherche complet et doivent être renforcées par l'apport de données provenant d'archives publiques. Dans le cas qui nous intéresse ici, celui de la vie et du parcours d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy, la principale source publique est constituée par les fonds du Centre Historique des Archives Nationales à Paris (principalement la série *Marine* et la sous-série *Marine C – Personnel*), ainsi que par ceux du Service Historique de la Défense, section Marine, au

[3] Bibliothèque Nationale / Cabinet de Titres / 12 629 – N°641 : armoiries de pierre de Burgues, 8 octobre 1697

château de Vincennes (principalement la série *CC*[7] *– Dossiers personnels*). Les premières concernent surtout sa carrière avant 1789, date à partir de laquelle les documents relatifs aux questions militaires sont, en théorie, tous conservés par l'armée. Ces deux sources donnent des informations complétant celles fournies par les archives familiales. Ces dernières nous permettent de retracer l'histoire de la famille, depuis l'installation à Toulon des premiers Burgues connus jusqu'à l'intégration de leurs descendants dans le Grand Corps – c'est par ce terme que l'on désigne l'ensemble des officiers militaires qui servent sur les navires du Roi. A partir de cette période, les archives publiques complètent d'une manière de plus en plus étoffée les renseignements déjà donnés par les documents privés. Grâce à ces dernières, nous pouvons établir une généalogie partielle d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy et constater par quel processus la famille s'est intégrée à la société très hermétique des officiers de marine sous l'Ancien Régime[4].

Les premières traces dont nous disposons remontent à 1630, grâce à une copie du livre de raison conservée dans les archives familiales[5]. A partir de la fin du XVII^{ème} Siècle, les informations sont plus fournies et nous permettent d'appréhender avec une certaine précision l'histoire de la famille, en nous amenant à être spectateurs de son évolution sociale au sein de la noblesse provençale et dans le milieu, de plus en plus cloisonné jusqu'au dernier tiers du XVIII^{ème} Siècle, des officiers de marine. C'est par Antoine « de » Burgues, *« sieur de Missiessy »* et viguier de Toulon depuis 1656[6], arrière-arrière-grand-père d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy, que la maison des Burgues devient noble : cet homme, qui appartient à la bourgeoisie enrichie par le commerce maritime, reçoit le Roi dans son domaine de Missiessy en 1660 et en est fait seigneur en décembre 1669[7]. Nous ignorons si la charge qu'il possédait était anoblissante ou si l'intégration dans le deuxième ordre du royaume a été obtenue de quelque autre manière. Il a épousé une femme répondant au nom de Suzanne de Noble[8], à propos de laquelle nous ne disposons d'aucune information, hormis qu'elle donne quinze enfants à son mari entre 1634 et 1660, dont il semble que seulement quatre meurent en bas âge[9].

[4] Voir **Annexe I – Arbre généalogique des Burgues de Missiessy**, p.194

[5] Archives Burgues de Missiessy – Copie du livre de raison de la famille Burgues de Missiessy

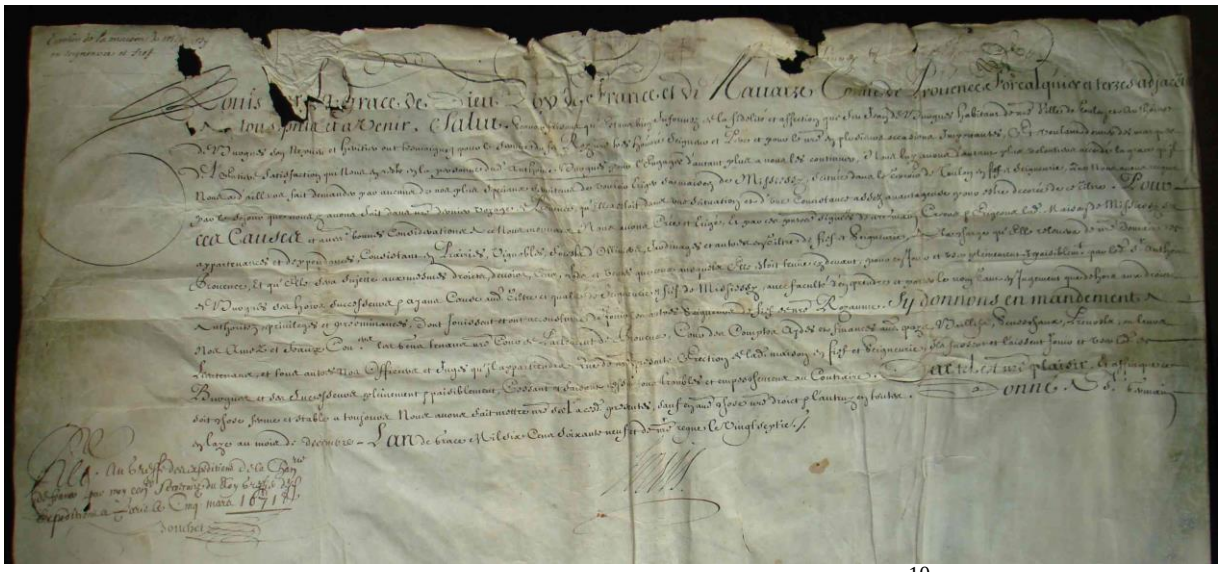
[6] VERGE-FRANCESCHI Michel – *Les officiers généraux de la Marine royale (1715 – 1774). Origines – Condition – Services*, Thèse d'Etat, Paris, Librairie de l'Inde, 1990 (sept volumes), p.2465

[7] ABM C01bis – Lettres patentes érigeant en seigneurie et fief la terre de Missiessy, décembre 1669 ; VERGE-FRANCESCHI Michel, opus cité, p.2468

[8] ABM – Copie du livre de raison de la famille Burgues de Missiessy, année 1634

[9] ABM – Copie du livre de raison de la famille Burgues de Missiessy, années 1634 à 1660

Figure 2 - Lettre patentes attribuées par Louis XIV à Antoine de Burgues



Lettres patentes érigeant en seigneurie et fief la terre de Missiessy, décembre 1669[10]. Photo F. Mira Marques

C'est à partir de cette date que les Burgues « de Missiessy » commencent à intégrer le Grand Corps via deux processus classiques : la carrière et les alliances.

On trouve des traces éparses de la famille durant cette période grâce à des sources diverses : au détour d'une demande de congé effectuée en 1682 par un *« de Burgues enseigne de vaisseau marié il y a peu de jours »*[11], ou bien par des lettres de légitimation accordées en août 1713 par Louis XIV à Jean de Burgues (grand-père d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy) pour une fille nommée *« Madelaine »* et renouvelées en 1723 par Louis XV[12]. On retrouve également, au sein du microcosme des apprentis officiers de marine, un Burgues cité par le comte Claude de Forbin-Gardanne dans ses mémoires lorsqu'il raconte comment, en 1677, après qu'il a tué un camarade élève officier en duel, il est forcé de fuir Toulon car *« un nommé Burgues, à qui je n'avais fait ni bien ni mal, écrivit à M. Colbert que je m'étais battu en duel avec le chevalier de Gourdon, et que ce dernier avait été tué »*[13].

Hormis ces quelques données, notre connaissance de la généalogie des Burgues repose sur les informations contenues dans le livre de raison de la famille. Au moins deux des fils d'Antoine de Burgues ont réalisé leur carrière dans la Marine : le plus âgé des deux,

[10] ABM C01bis – Lettres patentes érigeant en seigneurie et fief la terre de Missiessy, décembre 1669

[11] Archives Nationales Marine B/3/40 – Correspondance de M. de Vauvré, intendant, avec M. Le Vasseur, contrôleur, 1682

[12] AN M/612/1 – Lettres de légitimation accordées à Jean de Burgues, 23 mars 1723

[13] FORBIN-GARDANNE Claude, comte de – *Mémoires*, Paris, Mercure de France, 1993, p.42

Joseph, né le 28 juin 1651[14], meurt lieutenant de vaisseau le 4 mars 1720 ; le cadet, né le 27 février 1655[15] et connu sous le nom d'Antoine Burgues du Clos, décède lui également au grade de lieutenant de vaisseau, le 18 avril 1692[16]. La veuve de Joseph, Marie Larminay, épouse en secondes noces, le 3 juin 1722, un chef d'escadre, Joseph de Mons de la Caussade, dont la famille est, à l'instar de celle de son premier mari, issue de la riche bourgeoisie portuaire de la fin du XVII^{ème} Siècle : la veuve demeure donc dans le même milieu social que son époux défunt, milieu dont elle est probablement, elle aussi, issue[17]. Le Cabinet de Titres de la Bibliothèque Nationale mentionne également, en 1697, un membre supplémentaire de la famille à avoir intégré le Grand Corps : *« pierre de Burgues Lieutenant de vaisseau du Roy commandant une compagnie franche de la marine en ce port de Toulon »*[18].

L'aîné des fils d'Antoine Burgues de Missiessy père se prénomme Gabriel, né le 22 octobre 1639[19] et qui épouse à une date indéterminée une *« Dame Gabrielle de Pebre »*[20] : de cette famille, on retrouve un membre parmi le personnel civil du port de Toulon en 1718[21]. Gabriel et sa femme ont deux filles et cinq fils entre 1676 et 1691[22] dont un seul, Jean, né le 2 décembre 1686[23], dépasse l'âge de 8 ans[24]. Celui-ci épouse une certaine Anne Marie Bernard qui, le 28 novembre 1714, lui donne un premier fils que l'on prénomme Jacques Gabriel[25]. Il s'agit du père du futur vice-amiral comte d'Empire et donc de l'arrière-petit-fils de cet Antoine Burgues anobli par Louis XIV : il est désigné dans les archives de la Marine comme étant *« fils d'un Consul de Toulon, fort estimé & qui a rendu de grands services dans cette ville »*[26]. Jean de Burgues père n'est donc pas officier de marine : il fait, lui, carrière dans la robe. C'est un membre élu de la municipalité toulonnaise, au même titre que son grand-père

[14] ABM – Copie du livre de raison de la famille Burgues de Missiessy, année 1651
[15] ABM – Copie du livre de raison de la famille Burgues de Missiessy, année 1655
[16] ABM – Copie du livre de raison de la famille Burgues de Missiessy, année 1724 ; VERGE-FRANCESCHI Michel – *Les officiers généraux de la Marine royale (1715 – 1774). Origines – Condition – Services*, Thèse d'Etat, Paris, Librairie de l'Inde, 1990 (sept volumes), pp.2465-2468
[17] VERGE-FRANCESCHI Michel – *Les officiers généraux de la Marine royale (1715 – 1774). Origines – Condition – Services*, Thèse d'Etat, Paris, Librairie de l'Inde, 1990 (sept volumes), p.1497
[18] BN / Cabinet de Titres / 12 629 – N°641 : armoiries de pierre de Burgues, 8 octobre 1697
[19] ABM – Copie du livre de raison de la famille Burgues de Missiessy, année 1639
[20] BN / Cabinet de Titres / 12 629 – N°559 : Acte notarié attestant de la propriété d'un pré acheté par Jean de Burgues en 1713, 12 août 1720
[21] AN C/2/56 – Personnel civil des ports – Listes générales
[22] ABM – Copie du livre de raison de la famille Burgues de Missiessy, année 1676 à 1691
[23] ABM – Copie du livre de raison de la famille Burgues de Missiessy, année 1686
[24] ABM – Copie du livre de raison de la famille Burgues de Missiessy, années 1681 à 1691
[25] ABM – Copie du livre de raison de la famille Burgues de Missiessy, année 1714
[26] AN Marine C/1/165 – Table alphabétique et généalogique des Officiers Militaires de la Marine actuellement au service, y compris ceux des galéres : Miciessy [sic] [Jacques Gabriel]

lorsqu'il possède la charge de viguier. Le parrain de son fils, *« Nicolas Gassier, adjudant en la cour »*[27], appartient lui aussi au corps municipal.

De Jacques Gabriel, on sait qu'il intègre la Marine le 22 mars 1732 en tant que garde-marine : il devient *« ayde d'artillerie »* le 1er juillet 1735, puis sous-lieutenant d'artillerie le 1er juin 1738 et lieutenant dans cette même arme le 1er janvier 1746[28]. Capitaine de vaisseau le 15 mai 1756, puis chef de brigade d'artillerie le 15 janvier 1762 et commandant d'artillerie le 1er janvier 1774, il obtient la permission de se retirer en 1776 avec les provisions de chef d'escadre des armées navales[29]. Il décède à Toulon le 16 mars 1793 en laissant à ses enfants un patrimoine dont nous détaillons plus loin la composition[30]. Il épouse, à une date indéterminée, une femme du nom d'Anne Monier (décédée le 23 septembre 1769[31]) qui lui donne quinze enfants, dont neuf meurent prématurément[32] : survivent deux filles et quatre fils. Si l'on ignore ce que devient l'aînée des filles, Gabrielle Agnès, née le 14 octobre 1733 et décédée le 4 janvier 1784[33] – peut-être est-elle entrée dans les ordres –, on sait en revanche que la cadette épouse un officier de marine[34] et que les quatre garçons font carrière dans le Grand Corps après avoir effectué leurs classes dans la compagnie des gardes-marine de Toulon.

On voit ainsi que, trois générations après l'anoblissement du bourgeois Antoine de Burgues, ses descendants se sont assimilés à la noblesse « navale » de Provence. Soulignons, à ce propos, le fait que Claude Laurent, le plus âgé des frères, né le 10 août 1735, a pour parrain un chef d'escadre des armées navales, *« M. de Beauquaire »* [Beaucaire][35]. L'alliance avec cette importante dynastie d'officiers de marine, qui a donné deux commandants de la

[27] ABM – Copie du livre de raison de la famille Burgues de Missiessy, année 1714

[28] AN Marine C/1/165 – Table alphabétique et généalogique des Officiers Militaires de la Marine actuellement au service, y compris ceux des galéres : Miciessy [sic] [Jacques Gabriel] ; AN Marine C/1/167 – Registre des mouvemens / Amiraux capitaines de vaisseau & de frégates / Tome 4 / N°562 à 750 / Missiessy [Jacques Gabriel]

[29] AN Marine C/1/167 – Registre des mouvemens / Amiraux capitaines de vaisseau & de frégates / Tome 4 / N°562 à 750 / Missiessy [Jacques Gabriel]

[30] ABM – Copie du livre de raison de la famille Burgues de Missiessy, année 1793 ; ADV 3/E/42/5 – Archives notariales Jean Coulomb, année 1793, dossier n°817 : Liquidation de légitime entre les citoyens Joseph Marie, Edouard Thomas et Felix Magdelon Gineste en qualité de mari et maître de la loi et droits de Suzanne Catherine Burgues, et Claude Laurent Burgues son frère aîné

[31] ABM – Copie du livre de raison de la famille Burgues de Missiessy, année 1769

[32] ABM – Copie du livre de raison de la famille Burgues de Missiessy, années 1733 à 1756

[33] ABM – Copie du livre de raison de la famille Burgues de Missiessy, année 1733

[34] ADV 3/E/42/5 – Archives notariales Jean Coulomb, année 1793, dossier n°817 : Liquidation de légitime entre les citoyens Joseph Marie, Edouard Thomas et Felix Magdelon Gineste en qualité de mari et maître de la loi et droits de Suzanne Catherine Burgues, et Claude Laurent Burgues son frère aîné

[35] ABM – Copie du livre de raison de la famille Burgues de Missiessy, année 1735

Marine à Toulon en 1733 puis en 1734-1735[36], témoigne de la réussite de l'intégration sociale des Missiessy. Un deuxième fils de Jacques Gabriel, Jean Frédéric Charles, naît le 18 août 1742 et a pour parrain un autre membre de la famille Beaucaire[37]. Le troisième fils, Joseph Marie, naît le 14 août 1753[38]. Nous allons naturellement être amenés à rencontrer à plusieurs reprises ces trois futurs marins au cours de notre étude. Comme on l'a dit, tous trois font carrière dans la Marine, selon le cursus traditionnel par lequel la monarchie forme ses futurs officiers navigants, à savoir via les compagnies de gardes-marine de Brest, Toulon et Rochefort : Claude Laurent intègre la compagnie de Toulon le 17 septembre 1751 (16 ans)[39], Jean Frédéric Charles le 8 septembre 1756 (13 ans)[40] et Joseph Marie le 12 janvier 1766 (12 ans)[41].

Edouard Thomas naît le 23 avril 1756 et a pour parrain un Monier de la famille de sa mère, pour marraine une *« Mademoiselle Agnès de Beauquaire »*[42]. Il suit un parcours initialement différent de celui de ses frères, puisqu'il commence sa carrière à l'âge de 9 ans en tant qu'engagé volontaire sur un bâtiment du Roi avant de devenir lui aussi garde-marine, à 14 ans, le 26 novembre 1770[43].

L'étude de la vie et surtout de la carrière de ce cadet de famille présente un intérêt initialement délimité, en cela qu'elle permet d'exploiter et de mettre en lumière les archives conservées par ses descendants. Cet intérêt est cependant bien plus large, attendu la richesse d'un parcours qui nous plonge dans les grands événements constituant une des périodes les

[36] VERGE-FRANCESCHI Michel – *La Marine Française au XVIIIème Siècle : guerres – administration – exploration*, SEDES, 1996, p.192

[37] ABM – Copie du livre de raison de la famille Burgues de Missiessy, année 1742

[38] ABM – Copie du livre de raison de la famille Burgues de Missiessy, année 1753

[39] AN Marine C/7/210 – Résumé des états de service de Claude Laurent Burgues de Missiessy

[40] AN Marine C/7/210 – Registre des mouvemens / Amiraux capitaines de vaisseau & de frégates / Tome 8 / N°1315 à 1502 / N°1375 : Missiessy [Jean Frédéric Charles]

[41] AN Marine C/1/176 – Registre des mouvemens / Amiraux capitaines de vaisseau & de frégates / Tome 11 / N°1926 à 2044 / N°2003 : Missiessy [Joseph Marie]

[42] ABM – Copie du livre de raison de la famille Burgues de Missiessy, année 1756 ; Service Historique de la Marine CC/7/368 – Dossier personnel d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy / Acte de naissance d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy, 23 avril 1756

[43] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice sommaire des services militaires et emplois particuliers de Monsieur le vice-amiral comte de Burgues Missiessy, ainsi que des améliorations dont la Marine est redevable à son expérience et des récompenses qui lui ont été décernées ; Service Historique de la Marine CC/7/368 – Dossier personnel d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy / Notice sommaire des services militaires et emplois particuliers de Monsieur le vice-amiral comte de Burgues Missiessy, ainsi que des améliorations dont la Marine est redevable à son expérience et des récompenses qui lui ont été décernées

plus complexes de l'Histoire de France. De plus, d'un point de vue historiographique, l'exemple du vice-amiral de Missiessy est tout à fait représentatif de la place encore limitée occupée par la Marine dans la recherche universitaire française et dans notre mémoire collective. Ainsi, malgré la multiplication des travaux que nous allons décrire dans un instant, n'existe-t-il encore à ce jour que des études éparses et très succinctes sur ce marin qui a pourtant été un théoricien reconnu, l'un des amiraux les plus récompensés sous l'Empire puis l'un des artisans du rétablissement de l'arme navale sous la Restauration. La question de l'histoire maritime de la France est, en effet, demeurée longtemps un sujet secondaire pour la recherche. Si ce constat peut être nuancé en ce qui concerne l'Ancien Régime, dont la Marine a notamment connu une ultime heure de gloire dans un conflit en grande partie naval avec la guerre d'Indépendance américaine, il n'en va plus de même ensuite. L'aridité scientifique en ce qui concerne les périodes de la Révolution puis de l'Empire s'explique par ce que les figures quasi mythiques des volontaires de 1792 puis de la Grande Armée occultent naturellement l'arme dont le souvenir reste seulement associé aux désastres d'Aboukir et de Trafalgar. La Marine de la Restauration, exsangue, a bénéficié d'un colossal travail de remise en état mais, là aussi, que demeure-t-il d'elle dans les mémoires, hormis l'échouage de la Méduse en 1816 ?

Jusqu'au crépuscule du XIX^{ème} Siècle, la recherche universitaire française a manifesté peu d'intérêt pour l'Histoire de la Marine. Parmi les premiers historiens non issus du milieu militaire qui traitent du sujet sur ces périodes, certains le font sur un registre quasi hagiographique, car leur objet n'est pas tant d'analyser la question que de restaurer la mémoire des marins français des guerres passées – démarche qui en dit déjà long sur le peu d'intérêt suscité alors par le sujet. Ainsi Paul Lecène écrit-il en 1889, dans *Les marins de la République et de l'Empire (1793 – 1815)* :

> *Notre intention, dans cette étude sur les marins de la Révolution et de l'Empire, est d'essayer de faire revivre quelques-uns des héros, ou trop peu connus, ou complètement oubliés d'une époque quasi-légendaire. A chaque page de cette histoire se lisent le patriotisme, le désintéressement, l'oubli de soi, la résignation sublime, le dévouement intrépide de ces combattants ardents et convaincus.*[44]

[44] Paul Lecène, cité par LEVEQUE Pierre – *Les officiers de marine du Premier Empire – Etude sociale*, thèse d'Etat, Paris I, 1998 (deux volumes), p.3

C'est cependant aussi durant cette période que sont publiés les premiers grands travaux universitaires, notamment ceux de Georges Lacour-Gayet ou Charles de La Roncière, lesquels défrichent un champ de recherche qui demeure certes mineur mais dont on peut enfin dire qu'il prend corps au sein de l'université et s'étoffe grâce à leurs successeurs. L'approfondissement du sujet continue durant le XX^{ème} Siècle et c'est surtout après sa seconde moitié que se multiplient et se diversifient les publications : on pense bien sûr à l'œuvre de première importance réalisée par Etienne Taillemite, de même qu'aux travaux de Martine Acerra, Jean Meyer, Philippe Masson et d'autres. Michel Vergé-Franceschi a proposé une approche strictement sociale des officiers du Grand Corps avec sa thèse d'Etat soutenue en 1980 et dans laquelle il a pris pour repères chronologiques le début et la fin du règne de Louis XV[45]. Ayant prolongé son étude au-delà de cette période dans ses travaux suivants, il a ainsi détaillé, de manière à la fois politique et sociale, l'évolution du Grand Corps depuis Richelieu jusqu'à Castries (1626 – 1786)[46] tandis que, sur la Révolution elle-même, nous ne lui connaissons qu'un seul écrit très court[47]. La question de la transition révolutionnaire est en revanche abordée par Martine Acerra et Jean Meyer dans *Marines et révolution*[48] : ils s'y intéressent surtout aux aspects politiques et à la déliquescence de la Marine. De même divers travaux d'Etienne Taillemite[49], Ernest Harold Jenkins[50] ou Philippe Masson[51] traitent-ils autant de politique navale que de la société des officiers. Quelques études portent sur les officiers de Marine après la Révolution : ainsi la thèse de Pierre Lévêque, consacrée à ceux du Premier Empire[52]. Il y examine la composition de la nouvelle élite navale de Napoléon et montre dans quelle mesure elle est l'héritière des anciens cadres de la Marine Royale, puis de quelle manière s'effectue la transition vers la Marine de la Restauration. C'est grâce à ces efforts orientés vers la compréhension des contextes politiques et sociaux qu'a pu se développer, dans le milieu universitaire, une connaissance étoffée de l'Histoire de la Marine

[45] VERGE-FRANCESCHI Michel – *Les officiers généraux de la Marine royale (1715 – 1774). Origines – Condition – Services*, Thèse d'Etat, Paris, Librairie de l'Inde, 1990 (sept volumes), 3008pp.

[46] VERGE-FRANCESCHI Michel – *La Marine Française au XVIII^{ème} Siècle : guerres – administration – exploration*, SEDES, 1996, 451pp.

[47] VERGE-FRANCESCHI Michel, « Marine et Révolution. Les officiers de 1789 et leur devenir », *Histoire, économie et société*, n°2, avril-juin 1990, pp.259-286

[48] ACERRA Martine et MEYER Jean – *Marines et Révolution*, Rennes, éd. Ouest France, 1988, 285pp.

[49] TAILLEMITE Etienne – *L'histoire ignorée de la Marine française*, Perrin, 2003, 460pp. ; TAILLEMITE Etienne – *Les hommes qui ont fait la Marine française*, Perrin, Paris, 2008, 403pp.

[50] JENKINS Ernest Harold – *Histoire de la marine française*, Albin Michel, Paris, 1977, 428pp.

[51] MASSON Philippe et MURACCIOLE José – *Napoléon et la Marine*, Paris, J. Peyronnet & Cie, 1968, 326pp.

[52] LEVEQUE Pierre – *Les officiers de marine du Premier Empire – Etude sociale*, thèse d'Etat, Paris I, 1998 (deux volumes), 654pp.

et de ceux qui y ont joué leur rôle. Ainsi semble être devenu caduc le reproche formulé par le capitaine de vaisseau et historien Auguste Thomazi dans les années 1930, lorsqu'il écrivait :

> *Aux yeux* [des historiens], *comme aux yeux de la plupart des Français, les batailles navales ou les expéditions coloniales sont des épisodes pittoresques, n'ayant pour ainsi dire aucun lien avec les faits diplomatiques et militaires, dont la succession forme l'Histoire de la France telle qu'on l'enseigne partout.*[53]

Il est fondamental de souligner qu'avant que les historiens civils explorent le sujet et que ceux que nous venons de citer publient leurs travaux, la Marine a fait l'objet d'études essentielles réalisées par ses héritiers : des officiers se penchant sur le passé de leur arme et les actions de leurs anciens. Outre ceux cumulant les statuts de militaire et d'historien, tel Auguste Thomazi, on pense aussi à des théoriciens analysant les expériences passées de sorte à tirer des leçons pour celles à venir. Cette démarche essentielle est intrinsèque à la réflexion militaire et on la rencontre bien entendu dans les autres armes (Jomini, Ardant du Picq, etc.). A la fin du XIX^{ème} Siècle et au début du XX^{ème} notamment, l'amiral Edmond Jurien de la Gravière écrit sur la Marine dans laquelle servit l'amiral Pierre Roch Jurien de la Gravière, son père, et l'amiral et théoricien Raoul Castex étudie les faits d'armes du passé pour asseoir la validité des raisonnements développés dans ses *Théories stratégiques*[54]. L'un des plus fameux théoriciens navals, Alfred Thayer Mahan, certes américain, s'est appuyé sur l'étude des politiques maritimes anglaise et française aux XVII^{ème} et XVIII^{ème} Siècles dans *The Infuence of Sea Power upon History (1660 – 1783)*[55], publié en 1890, ouvrage dans lequel il donne une définition à vocation atemporelle des enjeux de la guerre sur mer. Analysant les causes des succès britanniques, il y formule un concept voué à un grand avenir dans la pensée stratégique, celui de *Master of the Sea* : le Maître de la Mer dispose de la supériorité navale et, conséquemment, de la supériorité commerciale et de la supériorité tout court sur les autres puissances maritimes aussi longtemps qu'il est capable de protéger ses lignes de communication et de frapper une puissance maritime secondaire sur ses côtes.

---

[53] Auguste Thomazi, cité par LEVEQUE Pierre – *Les officiers de marine du Premier Empire – Etude sociale*, thèse d'Etat, Paris I, 1998 (deux volumes), p.1

[54] CASTEX Raoul – *Théories stratégiques – Tome Premier. Généralités sur la stratégie. – La mission des forces maritimes. – La conduite des opérations*, Paris, Société d'Editions Géographiques, Maritimes et Coloniales, 1937, pp.28-62

[55] MAHAN Alfred Thayer – *The Influence of Sea Power upon History (1660 – 1783)*, Dover, New York, 1987, 557pp.

Toutes ces approches nous intéressent dans le cas d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy : le poids du contexte – politique, militaire, social, culturel, scientifique, technologique –, toujours riche et souvent complexe durant la période de sa vie, est appréhendable à travers l'étude détaillée de sa carrière.

A peine la Marine est-elle rendue efficiente par les efforts combinés de Louis XVI et de ses secrétaires d'Etat à la Marine successifs, faisant suite à des décennies de crise tant militaire qu'organisationnelle, que la voilà dépecée par la Révolution, épuisée par la République puis par l'Empire, traversant une crise dont elle semble ne plus parvenir à se relever. Les officiers du Grand Corps sont balayés par la tempête révolutionnaire : certains perdent la vie dans les émeutes ou sur l'échafaud, d'autres s'exilent. Quelques-uns parviennent à continuer leur carrière durant ces années terribles, généralement après une courte période d'émigration ou d'emprisonnement au moment de la Terreur. Le milieu des officiers de marine connaît en fait, depuis la guerre de Sept Ans jusqu'à la Révolution, puis de la Révolution jusqu'après la Restauration, une série de mutations profondes qui amènent à bouleverser complètement l'identité sociale de ces hommes et les valeurs qu'ils incarnent.

Missiessy offre un exemple qui se prête tout-à-fait à l'étude de cette évolution. Militaire et technicien, aristocrate, officier de la Marine Royale, il passe avec souplesse au service de la République puis de l'Empire avant de redevenir un officier du Roi : il est à la fois un témoin privilégié et l'un des acteurs, souvent de premier plan, des dernières décennies de la marine à voile.

> *Certes, le but principal d'une étude biographique est d'évoquer un individu, mais on ne peut le faire sans parler à tout moment du monde dont cet individu a été l'habitant. La grande priorité, dans une étude de ce genre, reste de rechercher ce qui a formé tel homme, telle femme, et dans quel rapport il ou elle a été avec ce monde-là ; mais, chemin faisant, on s'efforcera nécessairement d'en venir à des exposés plus généraux.*[56]

L'étude de la carrière de Missiessy doit en effet aller au-delà de la simple mise en contexte : notre but est d'élargir le panorama au corps des officiers de marine et à la Marine elle-même, de partir du cas particulier pour participer à éclairer le cas général. Nous recherchons, à travers le vécu de l'homme, la trace des *« structures invisibles selon lesquelles*

[56] Robert Bartlett, cité par LE GOFF Jacques, « Comment écrire une biographie historique aujourd'hui ? », *Le Débat*, n°54, mars-avril 1989, pp.52-53

ce vécu est articulé »[57]. Du statut d'engagé volontaire en 1766 à celui de membre du Conseil d'Amirauté en 1824, il pourrait n'y avoir que la carrière, brillante et en partie classique, d'un cadet de famille ayant gravi les échelons hiérarchiques à la force de ses compétences. Son cas est cependant plus complexe. Avec son exemple, nous pouvons mieux comprendre par quels processus et de quelle manière les événements qui transforment la France du règne de Louis XV à celui de Charles X – et plus particulièrement de celui de Louis XVI à celui de Louis XVIII – pèsent à la fois sur le devenir de la Marine et sur celui de ses membres. L'homme nous intéresse donc autant par lui-même que par le contexte auquel il appartient et qu'il influence. Nous espérons ainsi contribuer à la compréhension des mutations survenues dans la Marine, en France, de la fin du XVIII^{ème} Siècle au début du XIX^{ème} : celles du corps des officiers de marine, celles de l'institution navale. Leur connaissance peut et doit encore être enrichie, ce qui nous est possible grâce aux recherches l'ayant déjà éclairée.

Le fait d'étudier le cheminement d'un individu ayant vécu ces moments et pris part de diverses manières aux événements qui les composent ne permet certes pas d'effectuer une analyse globale de l'évolution du corps des officiers. Le fait que la carrière de Missiessy se soit prolongée dans chaque régime de son temps est d'autant plus instructif que le milieu des officiers de marine ne peut pas s'étudier, à partir de 1789 – 1792, de la même manière qu'avant cette période : le temps n'est alors plus aux alliances familiales et à la recherche des honneurs, mais à la préservation de sa propre sécurité et à l'adaptation. Le Grand Corps, s'il mute et disparaît en principe, existe pourtant encore dans les faits, en cela qu'il y a toujours, même après les émigrations et la Terreur, une élite d'officiers de marine : celle-ci est alors moribonde mais se recompose bien vite sur de nouvelles bases sociales, sous l'impulsion notamment de deux ministres de la Marine – Forfait puis Decrès – ; dans les années qui suivent, elle est renforcée, sinon en qualité, du moins en quantité, par le retour des émigrés, mouvement d'abord limité puis devenant massif et problématique à partir de 1814. Aussi, plutôt qu'une rupture, la Révolution apparaît comme étant une phase de transition pour la Marine, en amenant une évolution rapide du corps des officiers. Si nous allons nous préoccuper principalement de la carrière du futur vice-amiral, c'est donc aussi dans l'optique de pouvoir faire de l'étude de sa vie un élément constitutif d'une lecture globale de cette période transitoire. Au reste, les archives contenues dans ses dossiers militaires étant, surtout après 1789, très étoffées (il en va de même pour la plupart de ses pairs, mais dans le cas de

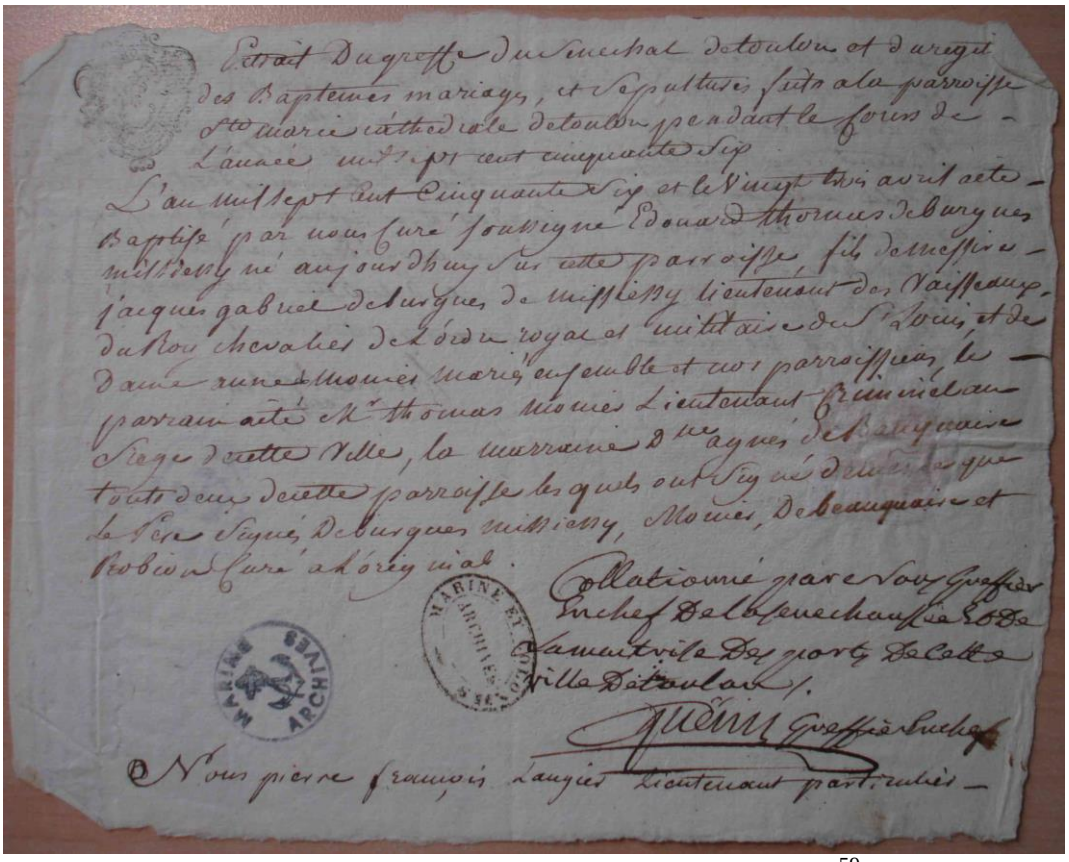
[57] GINZBURG Carlo, PONI Carlo, « La micro-histoire », *Le Débat*, n°17, décembre 1981, p.136

Missiessy cela s'explique aussi par les fonctions importantes qu'il est amené à occuper), c'est très logiquement que nous sommes amenés à concentrer une grande partie de notre attention sur cet aspect, non des moindres, de son existence.

Enfin, nous avons choisi, assez naturellement, de traiter l'étude de sa vie d'une manière chronologique, non pas tant pour respecter à toute force l'ordre des événements historiques qui la jalonnent, que parce qu'ils créent des charnières autour desquelles elle s'ordonne. Celles-ci sont, certes, la conséquence des événements en eux-mêmes, lesquels orientent le parcours de ceux qui les vivent, mais elles sont aussi le fait de la personnalité de Missiessy, de son aptitude à s'adapter aux grands changements politiques de son temps, de l'énergie qu'il consacre tout au long de sa vie à servir son arme de manières diverses : en tant que commandant, que technicien, que scientifique, qu'administrateur. Nous veillerons donc à ce que notre étude ne soit pas seulement chronologique, car même si *« une biographie historique* […] *s'articule autour de certains événements individuels ou collectifs »*[58], ceux-ci doivent servir la clarté de l'analyse du sujet, non imposer un schéma narratif qui limiterait les perspectives de travail.

[58] LE GOFF Jacques, « Comment écrire une biographie historique aujourd'hui ? », *Le Débat*, n°54, mars-avril 1989, p.49

Figure 3 - Acte de naissance d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy



Acte de naissance d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy, 23 avril 1756[59]. Photo F. Mira Marques. Vincennes, Service Historique de la Marine.

Une carrière d'Ancien Régime

De manière, sinon prémonitoire, tout au moins symbolique, Edouard Thomas Burgues de Missiessy naît en 1756, année durant laquelle le royaume de France s'engage dans une guerre dont sa Marine ressort bientôt ébranlée tant dans son organisation que dans son identité. La guerre de Sept Ans est à la fois, pour la Marine Royale, le point d'orgue d'une crise et la genèse d'un renouveau nécessaire. Elle est bien sûr d'abord une crise, cela de deux façons : d'un point de vue strictement militaire et d'un point de vue organisationnel, chacun étant à la fois cause et conséquence de l'autre.

[59] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Acte de naissance d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy, 23 avril 1756

Il s'agit premièrement d'un échec militaire, malgré des débuts satisfaisants : la bataille de Port-Mahon le 20 mai 1756, qui amène la prise de l'île de Minorque, ouvre les hostilités d'une manière prometteuse. La mise en déroute d'une escadre anglaise légèrement supérieure en effectifs (19 bâtiments contre 17) par la force combinée franco-espagnole commandée par le marquis de La Galissonnière, dont résulte la condamnation à mort et l'exécution de l'amiral anglais John Byng par l'Amirauté britannique – fait exceptionnel qui ne passe pas inaperçu –, ne peut alors que présager du meilleur pour la Marine Royale[60]. La situation se dégrade néanmoins rapidement, sans que les performances de la *Royal Navy* y soient nécessairement pour grand-chose.

Des désastres sanitaires amputent la Marine d'une partie de son énergie vitale : fin 1757, une épidémie de typhus et de dysenterie est ramenée de Louisboug jusque sur le continent par l'escadre du comte Dubois de La Motte et sévit en Bretagne jusqu'en 1770 (!)[61]. La maladie emporte de 7 000 à 10 000 marins (dont 5 000 appartenant à l'escadre), soit jusqu'à un sixième des effectifs disponibles (approximativement 60 000 hommes[62]). Sachant que 10% du total des marins sont également perdus pour avoir été faits prisonniers par les Anglais[63], il s'avère donc que le recrutement, qui est déjà une préoccupation permanente, devient un problème sans solution autre que le recours à des soldats de l'armée de terre, des bateliers et autres piètres expédients qui ne suffisent même pas à compléter les équipages.

De plus, l'arrivée de William Pitt au poste de secrétaire d'Etat à la guerre (4 décembre 1756 – 7 avril 1757 ; 27 juin 1757 – 5 octobre 1761) marque un regain d'agressivité des actions navales britanniques : les côtes françaises sont victimes d'attaques répétées qui décident le secrétaire d'Etat à la marine Nicolas René Berryer, comte de la Ferrière (1758 – 1761), à quasiment abandonner les colonies pour assurer la défense des côtes du royaume. Ce renoncement, fatal aux territoires français du Canada, est resté fameux par l'échange de mots prêté au ministre et à Louis Antoine de Bougainville, envoyé auprès de lui pour plaider l'envoi de renforts : *« Monsieur, quand le feu est à la maison, on ne s'occupe pas des écuries. » – « On ne dira pas que vous parlez comme un cheval. »*[64]

---

[60] « Port-Mahon. Bataille navale de », dans CASTEX Jean-Claude – *Dictionnaire des batailles navales franco-anglaises*, Presses de l'Université Laval, 2004, pp.295-299

[61] MEYER Jean – *La France moderne de 1515 à 1789*, Fayard, 1985, p.423

[62] Ibidem, p.423

[63] DELMAS Jean (dir.) – *Histoire militaire de la France – Tome 2 : de 1715 à 1871*, Paris, PUF, 1992, p.183

[64] MAURES Anne Joseph Hippolyte de, comte de Malartic – *Journal des campagnes au Canada de 1755 à 1760*, Paris, Hachette/BNF, 2016, p.359

Enfin, la construction navale britannique est particulièrement dynamique avant et pendant la guerre : elle est axée en bonne part sur le développement de nouvelles frégates et corvettes, à la différence des Français et des Espagnols qui persistent à privilégier le puissant mais pesant vaisseau de ligne. Le choix anglais est approprié dans le cadre d'une guerre menée à l'échelle mondiale, dans laquelle l'importance dévolue à la vitesse de transmission des ordres et nouvelles et à la capacité à porter ses forces rapidement en différents points du globe est considérablement augmentée par l'étirement des lignes de communication.

La crise organisationnelle, si elle ne connaît pas le retentissement immédiat du fracas des grandes batailles, est autrement importante dans l'explication de la mise en échec de la Marine Royale et est, surtout, infiniment plus profonde. De plus, elle nous interpelle ici directement, puisqu'elle rejaillit sur les espoirs de promotion des gardes-marine. Les trois compagnies dans lesquelles sont regroupés ces jeunes gens (Brest, Toulon, Rochefort) sont le seul mode de formation des futurs officiers de marine du Roi. Tous obligatoirement aristocrates et ayant théoriquement au moins 14 ans[65], ils sont les graines de la future élite navale française, mais ils grandissent dans un terreau qui préfigure son déclin. Leur formation est encore largement imparfaite au regard de la technicité de plus en plus poussée de l'arme dans laquelle ils sont appelés à servir, leur nombre bien trop élevé ralentit un système de promotion déjà fortement encombré, leur esprit de corps et le traditionalisme forcené dans lequel ils sont éduqués les amènent à rejeter en bloc toute tentative de modernisation de la formation qui leur est prodiguée. Or, les compagnies sont la seule voie offerte à l'aspirant officier, car nulle autre, pas même le volontariat à la manière britannique, ne permet de faire une carrière poussée au sein du Grand Corps : nul espoir pour un roturier d'accéder à un grade d'officier autre qu'auxiliaire[66], ni pour un noble d'arriver à obtenir beaucoup mieux s'il n'est passé préalablement par cette institution. La Marine de Louis XIV sut briller par son ouverture aux talents de toutes origines. Un exemple fameux est celui des Duquesne père et fils : le premier, fils de cordonniers, marchand et huguenot, a fait fortune en tant qu'armateur puis est entré au service sur l'invitation directe de Richelieu[67] ; le second meurt lieutenant général des armées navales et marquis, bien que son refus d'abjurer la religion protestante l'a

[65] « Gardes », dans *Encyclopédie méthodique, ou par ordre de matières – Marine, Tome Second*, Paris, Panckoucke Editeur, 1786, p.475

[66] Voir Figure 5 p.26

[67] VERGE-FRANCESCHI Michel – *Abraham Duquesne (1610-1688), marin huguenot du Roi-Soleil*, Paris, France-Empire, 1992, p.68

privé de l'amiralat[68]. Le Marine de Louis XV, quant à elle, souffre d'une sclérose qui semble sans issue au moment de la guerre de Sept Ans, du fait des résistances opérées par les officiers eux-mêmes.

Cette crise organisationnelle revêt plusieurs aspects : absence de centralisation efficace, direction des affaires confiée à des « terriens » ignorants des réalités de la mer, équipages trop peu amarinés, retards technologiques, etc. Comme pour ne pas favoriser l'accélération d'une modernisation pourtant urgente, le système d'avancement impose la mainmise d'une gérontocratie sur les grades supérieurs à celui de capitaine de vaisseau : des vieillards ayant souvent plus de 70 ans, certes pour la plupart des hommes de valeur et généralement de brillants marins, mais sous Louis XIV. Leurs compétences autant que leurs conceptions de la guerre navale sont dépassées et leur état de santé nuit souvent à l'efficacité du commandement, tandis que leur seule présence ralentit dramatiquement la promotion de leurs cadets. Martine Acerra et Jean Meyer citent l'exemple extrême d'un chef d'escadre *« âgé de 80 ans, qui a perdu successivement la vue, la parole, l'ouïe en partie et l'usage des jambes »*[69]. En 1720, la promotion de sept capitaines de vaisseaux au grade de chefs d'escadre montre que six d'entre eux ont 31 ans de grade et le septième 27[70]. Le problème est amplifié, durant la guerre de Sept Ans, par le versement des officiers du corps des galères (supprimé en septembre 1748 par le comte de Maurepas, secrétaire d'Etat d'août 1723 à avril 1749) dans la Marine Royale : ces hommes, maintenus à des grades équivalents à ceux qu'ils avaient dans leur ancien corps et conservant le bénéfice de leur ancienneté pour leur avancement, viennent contribuer à encombrer encore un système de promotion déjà laborieux.

Les familles de la noblesse « navale » française s'accrochent à leurs acquis et s'emploient, durant tout le siècle, à établir des dynasties d'officiers et à affirmer leur position. Elles sont d'autant plus jalouses de leurs privilèges que leur arme est fragilisée et que leurs conditions de vie et de service se dégradent. Elles imposent une véritable tyrannie du traditionalisme aux secrétaires d'Etat à la marine successifs, tuant dans l'œuf toute velléité de réforme : cette situation est pour une part dans le déclenchement des troubles révolutionnaires à bord des bâtiments du Roi et au sein des arsenaux. Les tentatives d'ouverture des hauts grades à des roturiers méritants sur le modèle colbertien (Peirenc de Moras en 1757 – 1758) ou les projets de réforme de l'éducation des futurs membres du Grand Corps sont par avance

[68] « Duquesne (Abraham) », dans TAILLEMITE Etienne – *Dictionnaire des marins français*, Editions Maritimes et d'Outre-Mer, 1982, pp.106-107

[69] ACERRA Martine et MEYER Jean – *La grande époque de la marine à voile*, Rennes, éd. Ouest France, 1987, p.116

[70] TAILLEMITE Etienne – *L'histoire ignorée de la Marine française*, Perrin, 2003, p.165

vouées à l'échec, se heurtant à l'indignation des parents des intéressés. Ainsi le marquis de Boynes, secrétaire d'Etat à la Marine de Louis XV (avril 1771 – juillet 1774), que ses initiatives réformatrices ont fait percevoir par les officiers, tel le vicomte de Castries (fils du futur secrétaire d'Etat), comme étant *« l'ennemi déclaré du corps qu'il était destiné à administrer »*[71]. Même le projet de prodiguer des cours de natation doit être abandonné, quoique tardivement, sous le prétexte qu'un homme qui saurait nager se noierait de toute manière, mais plus lentement et au prix de plus de souffrances. En pleine guerre, les officiers perdent un temps et une énergie précieux à encombrer leur secrétariat d'Etat de courriers réclamant honneurs et distinctions, ou bien à chercher à se nuire les uns aux autres pour des questions de prestige ou pour de simples vétilles : *« Dans la marine, ils se haïssent tous entre eux »*[72], écrit, dépité, le secrétaire d'Etat Berryer en quittant ses fonctions en 1761, après trois années d'un travail désespéré pour limiter les désastres de la fin de la guerre de Sept Ans. Ce dernier travers est particulièrement présent chez les gardes-marine : par ennui et faute de pouvoir faire la guerre autant qu'ils le souhaiteraient, ils se défient entre eux à tout propos et s'infligent régulièrement des blessures graves ou mortelles.

> *Il est bon de remarquer ici que ces deux affaires* [deux duels] *furent l'effet de l'oisiveté où nous vivions à Toulon. D'où il paraît que ceux qui sont chargés de la conduite des jeunes officiers ne sauraient trop leur donner d'occupation, car, quoique la sagesse et la libéralité du roi semblassent y avoir suffisamment pourvu en créant des académies dans toutes les places, cependant, malgré tous les différents exercices auxquels on nous appliquait, ceux qui n'étudiaient que par contrainte et sans goût, c'est-à-dire le plus grand nombre, avaient encore bien des heures vides et du temps à perdre* […]. *Nos exercices d'académie étant finis, le jeu était pour la plupart la ressource la plus ordinaire contre l'ennui. De là, il naissait tous les jours mille querelles parmi les gardes.*[73]

Tandis que les secrétaires d'Etat, qui se sont succédés trop rapidement pour pouvoir être réellement efficaces (cinq pour la seule période de la guerre de Sept Ans), ne peuvent que s'efforcer de maintenir une gestion cohérente, les escadres françaises subissent de graves revers : en 1761 – 1762, la guerre navale prend fin prématurément pour la France,

[71] CASTRIES Scipion, vicomte de – *Souvenirs maritimes*, Paris, Mercure de France, 1997, p.41
[72] Nicolas René Berryer, comte de La Ferrière, cité par VERGE-FRANCESCHI Michel – *La Marine Française au XVIII*^{ème} *Siècle : guerres – administration – exploration*, SEDES, 1996, p.132
[73] FORBIN-GARDANNE Claude, comte de – *Mémoires*, Paris, Mercure de France, 1993, p.36

qui ne dispose plus de suffisamment de bâtiments aptes à tenir la mer[74]. Dès 1758, on a vu des officiers de marine repousser, à cheval, des débarquements anglais sur le littoral français, faute de pouvoir porter l'affrontement en mer[75].

Avant qu'Edouard Thomas Burgues de Missiessy ait atteint sa dixième année, la crise est à son paroxysme.

Figure 4 - Le port de Toulon au milieu du XVIII^{ème} Siècle



Claude-Joseph Vernet – *Port de Toulon*. 1755. Paris, Musée de la Marine. Reproduit dans MASSON Philippe – *Histoire de la marine – Tome I : l'ère de la voile*, Charles Lavauzelle, Paris, 1983, 433pp.

Les premiers pas d'un jeune marin

Le constat de cette situation nous amène à nous interroger sur les premières années de service du jeune garçon. Ses dossiers personnels nous apprennent qu'il commence sa carrière d'une manière alors assez originale : au lieu d'intégrer les gardes-marine, comme cela

[74] VERGE-FRANCESCHI Michel – *La Marine Française au XVIII^{ème} Siècle : guerres – administration – exploration*, SEDES, 1996, p.139

[75] Ibidem, p.129

se fait classiquement pour les futurs officiers rouges[76], il embarque en tant qu'engagé volontaire quelques jours avant ses 10 ans, en 1764. Il ne faut pas s'imaginer ici un enfant se lançant dans l'aventure maritime au gré de la Fortune, à la manière d'un héros de Stevenson ou de Conrad, car ses débuts sont encadrés par sa famille attentive : ainsi sert-il sur le vaisseau l'*Altier,* commandé par son père[77]. L'enfant qu'il est encore ne quitte ni son milieu social, ni même la sphère familiale, tandis que ce premier service en mer – car l'*Altier,* appartenant à l'escadre du prince de Beaufremont-Listenois[78], doit croiser sous son pavillon dans les échelles du Levant – lui permet d'acquérir une expérience originale en comparaison de ses pairs, majoritairement dépourvus de la moindre connaissance théorique ou pratique lors de leur entrée dans les compagnies de gardes[79].

Le vécu dont a initialement bénéficié le cadet des Missiessy, s'il est rare en comparaison de celui d'autres fils d'officiers de marine, n'est pas isolé. Il est en revanche unique au sein de sa fratrie puisqu'ils sont trois, tous ses aînés, à n'avoir commencé leur formation effective qu'à leur entrée dans la compagnie des gardes-marine de Toulon. Au regard de la totalité des fils d'officiers, l'engagement volontaire relève en fait d'une pratique qui, si elle n'est peut-être pas encore courante dans les années 1760, tend au moins à le devenir dans les décennies suivantes, comme le mentionne l'article *« Garde »* de l'*Encyclopédie méthodique de marine* de 1786 :

> *Lors de la nomination des places vacantes, Sa Majesté aura particulièrement égard aux jeunes gentilshommes qui auront déjà fait campagne de volontaire sur ses vaisseaux, ou même sur les bâtimens des particuliers : ce qu'ils constateront en rapportant des certificats de leurs capitaines, & des commissaires chargés du détail des classes, dans lesquels il sera fait mention du lieu, & de la durée de chaque campagne.*[80]

[76] C'est-à-dire les nobles, par opposition aux officiers bleus, roturiers.

[77] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice sommaire des services militaires et emplois particuliers de Monsieur le vice-amiral comte de Burgues Missiessy, ainsi que des améliorations dont la Marine est redevable à son expérience et des récompenses qui lui ont été décernées ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire des services militaires et emplois particuliers de Monsieur le vice-amiral comte de Burgues Missiessy, ainsi que des améliorations dont la Marine est redevable à son expérience et des récompenses qui lui ont été décernées

[78] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…

[79] ACERRA Martine et MEYER Jean – *La grande époque de la marine à voile*, Rennes, éd. Ouest France, 1987, p.112

[80] « Garde », dans *Encyclopédie méthodique, ou par ordre de matières – Marine, Tome Second*, Paris, Panckoucke Editeur, 1886, p.475

Il est notable de constater qu'entre cette première campagne de 7 mois et 17 jours menée en 1766 et son embarquement suivant, qu'il effectue cinq années plus tard, en 1771, en tant que garde-marine, l'enfant devenu un jeune adolescent demeure à terre[81]. Si tant est que le règlement défini dans l'***Encyclopédie méthodique de marine***, ou au moins une version antérieure de ce règlement, ait déjà été en vigueur en 1764, il pourrait sembler vraisemblable que, durant cette période, il ait quitté un statut d'engagé volontaire devenu inutile pour sa carrière : cette campagne aurait alors eu pour seul but de lui permettre d'obtenir les certificats facilitant son admission dans la compagnie des gardes de Toulon, ce qui montrerait que son père ne tenait pas cette admission pour acquise par avance, peut-être du fait que ses trois autres fils bénéficiaient déjà d'une place de garde-marine.

L'embarquement précoce et éphémère du cadet des fils de Jacques Gabriel Burgues de Missiessy a lieu, nous l'avons dit, au cœur d'une période de crise très importante pour la Marine Royale : il s'agit en fait de la plus grave depuis sa création. Conséquence des désastres maritimes de la guerre de Sept Ans, la réputation des officiers de marine et des gardes est alors exécrable : l'opinion publique impute à la timidité militaire des officiers et à leurs compétences trop largement théoriques l'échec maritime de la France[82]. Les nombreux gardes s'ennuient dans leurs compagnies sans avoir l'occasion de s'exercer à la navigation, constat qui ne peut aller qu'en s'aggravant après que la guerre a réduit drastiquement le nombre de bâtiments disponibles. La nécessité de purger la Marine pour lui permettre de prendre un nouveau souffle devient flagrante. Un chirurgien-major fait prisonnier à bord du *Centaure* le 17 août 1759 (bataille de Lagos) écrit déjà, depuis sa captivité :

> *Si le Roi veut avoir une meilleure marine qu'il commence par avoir de meilleurs marins et surtout de meilleurs soldats* […]. *Les Anglais* […] *regardent nos officiers comme des moucherons et ils les désignent par le terme de cadets de famille qui craignent la fumée et la poudre* […]. *Croyez-moi, employez tous vos soins à engager le ministre de faire bâtir un vaste monastère où il y ait bon feu, grande chère et bien du plaisir pour y retirer la meilleure partie de ses officiers de marine et qu'il se retourne de tout un autre sens pour tâcher de les troquer contre d'autres, sans quoi tout est dit.*[83]

[81] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…
[82] VERGE-FRANCESCHI Michel – *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*, Paris, Presses du CNRS, 1998, p.237
[83] M. Abbe, chirurgien-major à bord du vaisseau le *Centaure*, cité par VERGE-FRANCESCHI Michel – *La Marine Française au XVIII*ème *Siècle : guerres – administration – exploration*, SEDES, 1996, p.370-371

C'est précisément ce qu'entreprend de faire le duc de Choiseul, secrétaire d'Etat à la marine depuis 1761 : il évacue du corps des officiers ses éléments les plus superflus (mises en retraite prématurée) et réforme l'éducation des gardes (ordonnance du 14 décembre 1764) pour les rendre mieux aptes à leur future condition[84]. Avant tout, il lui importe de désengorger les compagnies en limitant la mainmise des maisons sur les places disponibles, lesquelles sont allouées à l'envi par le Roi sur requête des familles concernées, via le jeu du clientélisme, de la parenté et des relations. Certaines familles font bénéficier tous leurs enfants mâles de cet honneur. Ainsi, durant les cinquante-neuf années que dure son règne, Louis XV nomme 5 000 nouveaux gardes-marine, pour moins de 70 postes disponibles d'officiers généraux[85]. Tous les élèves officiers ne sont certes pas appelés à atteindre les plus hautes fonctions, mais les grades moyens ne sont guère plus accessibles et on comprend, dès lors, que le *cursus honorum* de l'officier de marine soit si lent : ce faisant, les gardes végètent en moyenne onze ou douze ans dans leurs compagnies à ressasser des cours déjà étudiés, avant de passer enseignes de vaisseau et de ne se voir souvent attribuer leurs premiers commandements que passée la quarantaine[86]. La plupart de ceux qui survivent aux combats, aux tempêtes et aux maladies finissent capitaines de frégate ou de vaisseau : certains de ces derniers sont nommés chefs d'escadre *ad honorem* au moment de prendre leur retraite, comme c'est le cas du père d'Edouard Thomas. Ancien capitaine de vaisseau devenu commandant d'artillerie côtière en 1774, il obtient le 14 mars 1776 la permission de se retirer avec les provisions de chef d'escadre, soit 3 600 livres d'appointements et une pension de 400 livres[87].

Devant ce constat, Choiseul, en plus des mises en retraite prématurée, fait diminuer le nombre d'attributions à 80 places par compagnie[88] – pour un temps – et fait fermer celle de Rochefort en 1761 : il veut réformer l'éducation et relancer le processus promotionnel de sorte à *« avancer les jeunes gens ;* [car] *il y en a de première distinction et ils feront honneur au siècle »*[89].

---

[84] VERGE-FRANCESCHI Michel – *La Marine Française au XVIII*ème *Siècle : guerres – administration – exploration*, SEDES, 1996, p.139

[85] ACERRA Martine et MEYER Jean – *La grande époque de la marine à voile*, Rennes, éd. Ouest France, 1987, p.112

[86] Ibidem, p.113

[87] AN Marine C/1/167 – Registre des mouvemens / Amiraux capitaines de vaisseau & de frégates / Tome 4 / N°562 à 750 / Missiessy [Jacques Gabriel]

[88] ACERRA Martine et MEYER Jean, opus cité, p.117

[89] César Gabriel de Choiseul, cité par VERGE-FRANCESCHI Michel – *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*, Paris, Presses du CNRS, 1998, p.239

La crainte de ne pas obtenir de place pour son fils, le fait d'avoir peut-être peiné à faire accepter les précédents, comme peut le laisser supposer l'admission tardive de Claude Laurent à 16 ans, ou peut-être encore celui, justement, de s'être vu refuser par avance la place convoitée, à quoi s'ajoute le spectacle d'un royaume vaincu et d'une marine à l'agonie dont nul ne sait si elle se relèvera bientôt, ont pu convaincre Missiessy père de donner à son fils cette expérience de marin volontaire pour lui permettre malgré tout de faire carrière, fût-ce comme officier auxiliaire. On pourrait également arguer du fait qu'il est possible que, en sus de cela, la famille se soit trouvée aux prises avec des difficultés financières, mais nous ignorons tout à fait si c'est le cas et, de plus, l'entretien d'un garde-marine est en grande partie financée par le Roi et ne coûte « que » 400 livres par an à la famille au moment où Edouard Thomas intègre la compagnie de Toulon[90] : nous allons voir plus loin, à l'occasion du décès de Jacques Gabriel, que les Missiessy sont alors vraisemblablement en mesure de payer cette somme. La difficulté qui s'est présentée n'a donc probablement consisté que dans les limitations décidées par Choiseul, comme le laisse aussi supposer un événement décisif survenu en 1770.

Figure 5 - La hiérarchie des officiers du Grand Corps

Officiers généraux	**Officiers supérieurs**
L'Amiral de France	Capitaines de vaisseau
Deux vice-amiraux de France (Levant et Ponant)	Capitaines de frégate
Lieutenants généraux des armées navales	
Chefs d'escadre	
Officiers subalternes	**Officiers auxiliaires**
Lieutenants de vaisseau	Capitaines de brûlot
Sous-lieutenants de vaisseau (à partir de 1786)	Capitaines de flûte
Enseignes de vaisseau (jusqu'en 1786)	

[90] ACERRA Martine et MEYER Jean – *La grande époque de la marine à voile*, Rennes, éd. Ouest France, 1987, p.113

L'intégration aux gardes-marine de Toulon

Le destin d'Edouard Thomas prend forme avec la mort prématurée de l'un de ses frères : Jean Frédéric Charles, ancien garde-marine (1756 – 1763), enseigne de vaisseau (1764) puis lieutenant en second d'artillerie (1765), est tué par un boulet de canon le 4 août 1770 à bord de la galiote à bombes la *Salamandre*[91] tandis qu'il participe, avec son frère Joseph Marie, aux bombardements de Tunis et de Sousse réalisés jusqu'en septembre par l'escadre du comte de Broves[92]. Au retour de l'escadre, le père du défunt effectue immédiatement des démarches afin d'obtenir pour son cadet une *« lettre de garde de la Marine »*[93]. Telle hâte montre que ce deuil offre à la famille une opportunité à saisir. Cette requête examinée, il est rapidement conclu, dès le 13 novembre, que *« cette consolation paraît ne pouvoir lui être refusée »*[94]. Cela implique sans doute qu'Edouard Thomas n'a effectivement pu se voir allouer de place auparavant, ou qu'il n'était en tous cas pas assuré d'en obtenir une, ce qui témoigne encore une fois des restrictions imposées par Choiseul. Cette *« consolation »* offerte à son père pour la perte d'un de ses fils lui permet d'entamer, dès le 26 novembre de cette même année, sa formation de futur officier du Grand Corps[95] : il a alors 14 ans et est donc dans la moyenne d'âge de ses nouveaux compagnons, dont il surpasse déjà une partie grâce à ses connaissances pratiques de la mer, quelque embryonnaires et superficielles qu'elles puissent être.

La Marine de 1770 est cependant encore en crise, quoique d'une manière en partie différente de celle que nous avons constatée. Tandis que la noblesse accapare les grades supérieurs à celui d'enseigne de vaisseau au détriment de la roture même la plus méritante, les grandes avancées scientifiques françaises sont, durant ces mêmes années, le fait de « terriens ». Les nouvelles montres marines (calcul des longitudes) utilisées à partir de cette période en remplacement des peu fiables sabliers sont l'œuvre des horlogers Leroy et Berthoud ; les travaux les plus significatifs concernant la balistique et l'hydrodynamisme sont

[91] Galiote dont on fait remarquer, pour l'anecdote, qu'une maquette de belle facture est exposée au Musée Naval de Monaco.

[92] AN Marine C/1/173 – Registre des mouvemens / Amiraux capitaines de vaisseau & de frégates / Tome 8 / N°87 à 1517 / N°1375 : Missiessy [Jean Frédéric Charles]

[93] VERGE-FRANCESCHI Michel – *La Royale au temps de l'amiral d'Estaing*, La Pensée Universelle, 1977, p.122

[94] AN Marine C/7/210 – Dossier personnel Burgues de Missiessy, Jean Frédéric Charles, enseigne de vaisseau, lieutenant d'artillerie : note d'origine inconnue (secrétariat d'Etat à la Marine ?) approuvant la requête de Jacques Gabriel Burgues de Missiessy, 13 novembre 1770

[95] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…

dus au chevalier de Borda, issu de l'école du génie de Mézières au même titre que Gaspard Monge, futur examinateur des gardes-marine[96] ; le premier tour du monde effectué par un Français est celui de Bougainville, nommé capitaine de vaisseau à titre provisoire pour l'occasion, mais qui est initialement capitaine de dragons[97] ; l'un des plus importants théoriciens navals du XVIII^{ème} Siècle, le chef d'escadre Bigot de Morogues, sert d'abord au Royal d'Artillerie avant d'intégrer la Marine en 1735[98]. Tandis que se poursuit, depuis la guerre de Sept Ans, la dispute entre les partisans de l'enseignement théorique et ceux de l'enseignement à la mer, le savoir-faire maritime demeure aux mains d'hommes non issus de la pépinière des compagnies de gardes : cela va avoir des conséquences définitives pour celles-ci, supprimées par Castries en 1786 dans le cadre d'une réforme en profondeur. Pour se relever, la Marine Royale a besoin d'apprendre à concilier les compétences militaires avec le savoir scientifique issu de divers foyers intellectuels. C'est précisément là l'objectif de Choiseul lorsqu'il confie au mathématicien Etienne Bezout, en 1763, les fonctions d'examinateur des gardes-marine et qu'il publie son ordonnance du 14 septembre 1764, faisant de l'apprentissage des sciences une condition *sine qua non* pour intégrer le Grand Corps[99].

La nouvelle importance des sciences est une nécessité que Missiessy semble avoir tout à fait saisie, par bon sens ou par goût, comme ses futurs travaux en témoignent bientôt : cette propension à s'intéresser à ce domaine de l'intelligence ne peut être que bénéfique à sa carrière et lui permet par surcroît, passées les heures les plus agitées de la Révolution, de se mettre au service de la République à une époque où le reste de sa famille est encore réfugié à l'étranger[100]. Le fait qu'il serve très souvent en mer témoigne de l'application qu'il apporte à sa formation : en effet, le faible nombre de bâtiments dont dispose la Marine, toujours pas remise de la saignée de la guerre de Sept Ans, impose de réserver la possibilité d'embarquer aux élèves les mieux notés, plus aptes à mener leur carrière à un niveau élevé. Le 24

[96] « Borda (Jean-Charles de) », dans TAILLEMITE Etienne – *Dictionnaire des marins français*, Editions Maritimes et d'Outre-Mer, 1982, p.40

[97] « Bougainville (Louis-Antoine, comte de) », ibidem, p.42

[98] « Bigot de Morogues (Sébastien-François) », ibidem, p.35

[99] VERGE-FRANCESCHI Michel – *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*, Paris, Presses du CNRS, 1998, pp.261-268

[100] SHM CC/7/367 – Dossier personnel… / Extraits des interrogatoires et réponses du citoyen Edouard, Thomas, Burgues Missiessy, et avis du Conseil formé en exécution des arrêtés du Comité de Salut Public et de Sûreté générale de la Convention Nationale du 2 Thermidor

novembre 1777, Choiseul, écrivant au comte d'Orvilliers et à l'intendant Laporte à Brest, résume ainsi sa pensée :

> *L'intention du Roi est qu'il soit embarqué sur les frégates et corvettes qui vont être établies en station ou en croisière, le plus grand nombre de Gardes de la Marine possible… Il ne faut pas laisser échapper cette occasion d'instruction pour notre jeunesse. La préférence sera due à ceux qui seront les plus instruits. Leur présence sur les vaisseaux en rade est parfaitement inutile.*[101]

Nous savons peu de choses de ces premières années de service – globalement, jusqu'au début de la guerre d'Indépendance américaine. De son admission dans la compagnie des gardes-marine de Toulon le 26 novembre 1770 jusqu'à sa nomination au grade d'enseigne de vaisseau le 4 avril 1777[102], Missiessy sert quatre fois en mer, pour mener des campagnes de moyenne durée en Méditerranée.

Du 26 septembre 1771 jusqu'au 9 mai 1772[103], il fait campagne à bord de la frégate la *Topaze*, commandée par le capitaine de frégate de Taillade, *« destinée à purger les îles de l'archipel des pirates* [corsaires barbaresques en Méditerranée orientale] *»*[104]. Le 21 avril 1773, un peu moins d'un an après son retour à Toulon, il reprend la mer à bord d'une autre frégate, l'*Engageante*, commandée par le chevalier de la Brillane, ayant même destination et même mission que la *Topaze* l'année précédente[105]. Durant ces 8 mois et 18 jours de croisière, il sert le chevalier en tant que garçon-major. L'article *« Matelot »* de l'*Encyclopédie méthodique de marine* précitée définit cette fonction comme suit :

> *Chaque division sera commandée par le commandant de l'escadre à laquelle la division sera attachée ; son état-major sera composé du major de l'escadre qui la commandera sous lui, d'un major de division, d'un aide-major & d'un garçon major* [sic]. *Le major sera choisi parmi les capitaines en premier du corps-royal d'artillerie des colonies ; l'aide-major, parmi les lieutenants du même corps, & le garçon-major parmi les sous-*

[101] BERBOUCHE Alain – *La Marine Royale de la France à la fin de l'Ancien Régime, de la Paix de Versailles en 1783 à la Révolution de 1789*, Université de Droit, d'Economie et de Sciences Sociales de Paris (Paris II), 1980 (deux volumes), p.211

[102] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…

[103] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; AN Marine C/1/184 – Registres d'officiers : Missiessy de Quies ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…

[104] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…

[105] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; AN Marine C/1/184 – Registres d'officiers : Missiessy de Quies ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…

lieutenants du corps royal des canonniers-matelots. […] *Lorsqu'il vaquera une place de garçon-major, le major de la division & l'aide-major s'assembleront chez le major d'escadre ; désigneront deux sujets parmi les sous-lieutenants de la division, pour remplir la place vacante* […]. *Le garçon-major secondera l'aide-major dans les différentes fonctions qu'il aura à remplir, & veillera à ce que les menues réparations soient faites à mesure & en conséquence des ordres du conseil d'administration.*[106]

On peut dès lors s'étonner de ce qu'un garde-marine de 15 ans se voie confier une responsabilité normalement afférente à un sous-lieutenant. Cela peut être le fait d'un règlement antérieur à celui mentionné dans l'*Encyclopédie méthodique de marine*, ou bien à une considération particulière de de la Brillane à l'endroit de Missiessy. En plus des *« menues réparations* » (nous allons constater quelques années plus tard la compétence effective de Missiessy dans le domaine), le garçon-major est partiellement responsable de la promotion des canonniers-matelots de deuxième classe au rang de canonniers-matelots de première classe, ce qui implique qu'il doit disposer d'un savoir et d'un savoir-faire suffisamment étendus dans le domaine de l'artillerie de marine. Cette maîtrise implique des compétences théoriques et pratiques de plus en plus précises : c'est depuis le milieu du XVIII^{ème} Siècle, avec la réalisation d'études comme celles de Borda sur la balistique et de Vaquet de Gribeauval sur l'uniformisation des calibres et la hausse des canons, que l'artillerie devient une science dont l'efficacité nécessite que son utilisation ne soit plus confiée qu'à des techniciens ayant reçu une formation appropriée dans les écoles militaires[107]. L'*Engageante* regagne Toulon le 8 janvier 1774[108]. Missiessy réembarque à son bord le 25 mai de cette même année avec encore la même destination et la même mission : le bâtiment est, cette fois, commandé par le chevalier de Tressemanes et passe 8 mois et 16 jours en mer avant de regagner le port, le 10 février suivant, pour y désarmer[109].

Du 31 octobre 1775 jusqu'au 14 septembre 1776, il sert à bord de la frégate la *Flore*, commandée par le comte de Narbonne-Pelet[110]. A partir de cette campagne, il intègre la

---

[106] « Matelot », dans *Encyclopédie méthodique, ou par ordre de matières – Marine, Tome Second*, Paris, Panckoucke Editeur, 1886, pp.717-718

[107] Paul Gille, « Techniques militaires », dans DAUMAS Maurice (dir.) – *Histoire générale des techniques – Tome 3 – L'expansion du machinisme : 1725 – 1860*, Paris, PUF, 1996, pp.469-477

[108] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; AN Marine C/1/184 – Registres d'officiers : Missiessy de Quies ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…

[109] AN Marine C/1/184 – Registres d'officiers : Missiessy de Quies

[110] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; AN Marine C/1/184 – Registres d'officiers : Missiessy de Quies ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…

compagnie des gardes du pavillon amiral[111]. Celle-ci, établie par les ordonnances du 18 novembre 1716 et du 7 juillet 1732, est composée de quatre-vingt gardes encadrés par dix officiers et quatre sous-officiers, tous également répartis entre les seuls ports de Brest et de Toulon : l'appartenance à cette compagnie est prestigieuse et récompense logiquement ceux des gardes-marine s'étant le mieux distingués, aussi bien dans les études qu'à l'exercice[112]. Ses membres sont, officiellement, responsables de la protection de l'Amiral de France, ainsi que, selon le contexte, des vice-amiraux, voire des lieutenants-généraux et des chefs d'escadres : durant une campagne, une partie d'entre eux est donc naturellement embarquée sur le navire-amiral de l'escadre[113]. Cette promotion se double d'une solde annuelle de 432 livres[114].

La *Flore* a été rendue célèbre peu de temps auparavant, durant les années 1771 – 1772, par la campagne scientifique à laquelle sont associés deux noms fameux de la seconde moitié du siècle : le lieutenant de vaisseau Jean René Antoine de Verdun, marquis de la Crenne, qui la commanda, et le chevalier Jean Charles de Borda, son second à bord, qui eut pour missions de découvrir les meilleurs moyens de calculer la longitude en mer et d'examiner la fiabilité des nouveaux chronomètres sous différents climats. Borda et Missiessy, tous deux nobles, tous deux marins et tous deux scientifiques, ont des destins liés. Ils font peut-être connaissance durant la guerre d'Indépendance américaine, car ils servent conjointement dans l'escadre du comte d'Estaing (Borda y commande le vaisseau le *Guerrier* et Missiessy est embarqué sur le *Vaillant*). Nous allons voir que Borda joue un rôle dans la carrière de Missiessy, puis que les deux hommes sont amenés à se côtoyer à de nombreuses reprises dans les décennies à venir.

Cette cinquième campagne, qui amène une fois de plus le jeune homme au Levant, est également sa dernière en tant que garde-marine : le 4 avril 1777, il est nommé enseigne de vaisseau[115]. Cette promotion marque le commencement de sa véritable carrière d'officier, quelques jours avant ses 21 ans.

---

[111] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…

[112] « Garde », dans *Encyclopédie méthodique, ou par ordre de matières – Marine, Tome Second*, Paris, Panckoucke Editeur, 1886, pp.475-476

[113] Ibidem, p.476

[114] Ibidem, p.475

[115] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; AN Marine C/1/184 – Registres d'officiers : Missiessy de Quies ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…

La guerre d'Indépendance américaine

A la mort de Louis XV, la France ne dispose que de 43 vaisseaux de ligne en service (contre plus de 150 à l'Angleterre), vestiges des tentatives avortées de redressement de la Marine des Choiseul et du marquis de Boynes (le premier Choiseul avait espéré pouvoir porter les effectifs disponibles à 80 vaisseaux et 45 frégates)[116]. Ayant hérité de cette situation difficile, le nouveau secrétaire d'Etat à la marine Antoine de Sartine (août 1774 – octobre 1780) est à l'origine d'un renouveau notable, quoique de courte durée. La tendance générale est certes toujours celle du traditionalisme puisque, dès son arrivée aux affaires, il doit faire passer une série d'ordonnances conservatrices visant à apaiser les maisons nobles, échaudées par les initiatives de Boynes qui l'a précédé et a prétendu, par la fondation de l'Ecole du Havre en 1773, moderniser et démocratiser la formation des officiers[117]. Le vicomte de Castries, dont on a vu plus haut le peu d'estime qu'il porte à ce ministre, émet a posteriori dans ses mémoires, à propos de l'Ecole du Havre, une opinion à fait représentative de la mentalité du Grand Corps.

> *... M. de Boynes travaillait de son mieux à anéantir cette marine en cherchant par tous les moyens possibles à détruire son esprit de corps qui en faisait toute sa force.*
>
> *L'établissement d'une école au Havre en est la preuve ; pourquoi détruire les compagnies de gardes de la marine, créées par Louis XIV et le Grand Colbert ? Ces compagnies d'où étaient sortis tous nos grands hommes de mer et que M. de Boynes faisait remplacer par des écoles d'élèves établies dans un port marchand où ils ne pouvaient prendre que des idées mercantiles, entendre sans cesse parler du prix du sucre, du café ou du coton, au lieu de prendre cet esprit de corps fondé sur tous les sentiments de noblesse, de loyauté et de fidélité dont la marine a donné des preuves si convaincantes, soit à la guerre, soit dans l'émigration, soit enfin à la funeste et malheureuse affaire de Quiberon* [il parle ici du débarquement, organisé par l'Angleterre, de deux *« divisions émigrées »* venues soutenir, en juin et juillet 1795, le soulèvement de Vendée[118]].[119]

---

[116] PETITFILS Jean-Christian – *Louis XVI*, Paris, Perrin, 2005, p.355

[117] VERGE-FRANCESCHI Michel – *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*, Paris, Presses du CNRS, 1998, p.346-347

[118] François-Guy Hourtoulle, « Quiberon (débarquement et combat de), 27 juin-20 juillet 1795 », dans GARNIER Jacques (dir.) – *Dictionnaire Perrin des guerres et batailles de l'histoire de France*, Perrin, Paris, 2004, p.684-685

[119] CASTRIES Scipion, vicomte de – *Souvenirs maritimes*, Paris, Mercure de France, 1997, p.43

Face à l'opposition virulente de la noblesse, l'Ecole est fermée le 2 mars 1775[120], tandis que le matelotage des élèves officiers et une mince tentative d'ouverture de la carrière aux roturiers sont abandonnés. Malgré cette victoire du traditionalisme et de l'esprit de corps, ou plutôt grâce à l'apaisement qu'elle génère, Sartine parvient à imposer de tardives mais salvatrices réformes dans divers domaines, lesquelles ont les conséquences les plus heureuses durant la guerre d'Indépendance américaine. Le redressement de la Marine Royale durant la période de ce ministère n'est pas dû au hasard : il est en partie la conséquence de l'arrivée au pouvoir de Louis XVI et de son goût personnel pour les choses de la mer. Le budget de la marine, en augmentation régulière jusqu'au début des années 1780, témoigne de la volonté royale autant que de l'impulsion donnée par les nécessités militaires de 1778 – 1781 : de 35 millions de livres en 1776, il est passé à 169 millions en 1780, soit une augmentation de 482% en quatre ans[121]. L'arrivée de Sartine permet, entre autres, la mise en place d'escadres d'évolution, c'est-à-dire composées, dans le principe, exclusivement de frégates et de corvettes destinées à la formation pratique des jeunes officiers durant des missions d'exercice[122]. Cette méthode, courante en Angleterre, n'a jusqu'alors été envisagée qu'une seule fois en France, par Tourville, à la fin du XVII^{ème} Siècle.

C'est d'un embarquement dans l'une des premières escadres de ce type à avoir été formées que Missiessy bénéficie lorsqu'il effectue sa première mission en tant qu'officier à bord de la frégate la *Sultane*, du 4 avril 1777 au 15 mars 1778[123]. Celle-ci est commandée par le capitaine de vaisseau Félix Magdelon de Gineste, dont la famille est alliée aux Burgues de Missiessy. Félix Magdelon a épousé en 1758 Suzanne Catherine Burgues de Missiessy, fille de Jacques Gabriel Burgues de Missiessy et d'Anne Monier[124] : il est donc le beau-frère d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy. Des neuf enfants issus de ce mariage, le deuxième, Anne Julie, épouse en 1789 son oncle Joseph Marie Burgues de Missiessy, le frère aîné d'Edouard Thomas[125].

---

[120] VERGE-FRANCESCHI Michel – *La Marine Française au XVIII^{ème} Siècle : guerres – administration – exploration*, SEDES, 1996, p.153

[121] Ibidem, p.148

[122] « Escadre », dans WILLAUMEZ Jean-Baptiste Philibert – *Dictionnaire de marine*, Harvard College Library, 1831, p.259

[123] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…

[124] « Gineste. », dans ARTEFEUIL Charles d' – *Histoire héroïque et universelle de la noblesse*, Marseille, éd. Jeanne Laffitte, 1999, p.202

[125] Ibidem, p.202

La promotion de Missiessy au grade d'enseigne de vaisseau lui permet de servir en tant qu'officier dans la dernière guerre menée par la France durant l'Ancien Régime, celle au cours de laquelle la Marine Royale renoue avec le succès. A son retour de mission le 15 mars, l'escadre d'évolution trouve un arsenal en pleine ébullition. Les relations diplomatiques viennent d'être rompues entre la France et l'Angleterre, après plusieurs mois de tensions durant lesquels les plus hardis des officiers du Grand Corps, tout particulièrement désireux d'en découdre pour laver les humiliations de la guerre de Sept Ans, ont pressé leur ministère pour qu'il leur permette de répliquer aux provocations anglaises.

> *L'insolence de cette nation met nos esprits en rumeur. Je ne connais pas d'autre moyen de les humilier que de les bien battre et les faire respecter le pavillon du roi mon maître. Vous m'avez promis, Monseigneur, que je serais le premier à brûler de la poudre. Permettez que je vous somme de parole.*[126]

L'escadre du comte d'Estaing à Toulon – de même que, quatre mois plus tard, celle du comte d'Orvilliers à Brest – s'apprête à mettre à la voile après plusieurs mois de préparation. Désignée comme étant la flotte du Levant, elle est composée de 12 vaisseaux de ligne et 4 frégates[127]. L'appareillage a lieu le lendemain 16 mars et Missiessy en fait partie. A bord du vaisseau le *Vaillant*, commandé par le marquis de Chabert, il est responsable des signaux[128].

Cette fonction est d'une importance tactique primordiale, car les signaux sont alors le seul moyen de transmettre instantanément des ordres à distance et d'en donner simultanément à une escadre entière : ils sont nécessaires à la cohésion des manœuvres des bâtiments, donc à leur efficience au combat. Les défaites peuvent être provoquées par une mauvaise interprétation des signaux autant que les victoires être gâtées par la même erreur : il arrive souvent que ceux-ci ne soient pas vus ou pas compris, lorsqu'ils ne sont pas simplement ignorés par des subordonnés peu disposés à obéir (le bailli de Suffren en fait les

---

[126] Lettre de Louis Charles du Chaffault de Besné à Antoine de Sartine, 13 juin 1777, citée par MASSON Philippe – *Histoire de la marine – Tome I : l'ère de la voile*, Charles Lavauzelle, Paris, 1983, p.251

[127] Etienne Taillemite, « Amériques et Antilles (campagnes navales d' et des), 1778-1779, 1781-1782 », dans GARNIER Jacques (dir.) – *Dictionnaire Perrin des guerres et batailles de l'histoire de France*, Perrin, Paris, 2004, p.60

[128] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; AN Marine C/1/184 – Registres d'officiers : Missiessy de Quies ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…

frais durant sa campagne en mer des Indes, de 1781 à 1784[129]). Le problème de leur diversité – ils peuvent varier d'une escadre à l'autre – et de leur mauvaise utilisation a préoccupé, dans les années précédentes, les penseurs de la tactique navale et l'Etat. Une tentative réussie d'homogénéisation et de simplification a été effectuée par un homme au nom pour le moins prédestiné : le chevalier du Pavillon, assisté de ce même Verdun de la Crenne dont nous avons parlé plus haut, publie en 1774 un *Traité sur la tactique et le code des signaux*[130]. Ce système, examiné et approuvé en 1775 par un conseil d'officiers généraux au nombre desquels se trouve d'Estaing, puis testé par les deux escadres d'évolution des comtes de Guichen et du Chaffault en 1776, est appliqué en situation de guerre pour la première fois par la flotte du Levant[131]. Dès lors, il n'est pas étonnant que le commandant du *Vaillant* ait choisi de confier la responsabilité de la compréhension et de la transmission des ordres via les nouveaux signaux à un tout jeune officier qui vient de s'en voir instruire l'utilisation au sein de la compagnie des gardes-marine de Toulon. Missiessy, particulièrement intéressé semble-t-il par la question de la tactique d'escadres, écrit dix ans plus tard, à son tour, un traité des signaux[132] et, trente ans plus tard encore, un autre sur les méthodes visant à faciliter la cohésion des bâtiments dans la manœuvre de combat[133].

L'escadre, après une lente traversée marquée par une violente tempête au passage du détroit de Gibraltar, atteint l'embouchure de la Delaware le 8 juillet[134]. La première partie de la campagne ne donne lieu à aucune action décisive. Après avoir débarqué près de Philadelphie le comte de Munster, plénipotentiaire du Roi auprès du Congrès américain, elle part à la poursuite des neuf vaisseaux de l'amiral Howe et arrive à New York tenue par le général anglais Clinton[135]. Rendu prudent par la garnison de 12 000 hommes qui s'y trouve et par les fonds mal connus sur lesquels il craint d'échouer ou de briser ses bâtiments, d'Estaing

---

[129] « Trinquemalé. Bataille navale de », dans CASTEX Jean-Claude – *Dictionnaire des batailles navales franco-anglaises*, Presses de l'Université Laval, 2004, pp.399-402

[130] VERGE-FRANCESCHI Michel – *La Marine Française au XVIII*ème *Siècle : guerres – administration – exploration*, SEDES, 1996, p.147

[131] GRANIER Hubert – « La pensée navale française au XVIII[e] Siècle jusqu'à la guerre d'Amérique », article en ligne de l'Institut de Stratégie Comparée, Commission Française d'Histoire Militaire, Institut d'Histoire des Conflits Contemporains (ISC – CFHM – IHCC). http://www.stratisc.org/PN3_GRANIERXVI.html [page consultée le 8 août 2009]

[132] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…

[133] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…

[134] PETITFILS Jean-Christian – *Louis XVI*, Paris, Perrin, 2005, pp.401-402

[135] Etienne Taillemite, « Amériques et Antilles (campagnes navales d' et des), 1778-1779, 1781-1782 », dans GARNIER Jacques (dir.) – *Dictionnaire Perrin des guerres et batailles de l'histoire de France*, Perrin, Paris, 2004, p.60

renonce à tenter de déloger Howe replié devant la ville, au grand désespoir de Washington[136]. Il décide alors d'attaquer la base navale de Newport, près de Rhode Island mais, sur place, seul le 64 canons du bailli de Suffren – intrépide comme à son habitude – et trois frégates vont franchement au feu : malgré les ordres du Roi qui préconise *« que ses vaisseaux attaquent avec la plus grande vigueur et se défendent en toute occasion jusqu'à la dernière extrémité »*[137], d'Estaing, autrefois corsaire intrépide, n'ose pas engager son escadre dans un affrontement décisif. Après que huit vaisseaux français, parmi lesquels figure le *Vaillant*[138], ont à leur tour forcé les passes et soutenu l'offensive terrestre américaine avec un succès mitigé, Howe, ses forces augmentées à 14 vaisseaux et 7 frégates, quitte New York pour attaquer les Français à Newport[139]. Les deux escadres, sur le point de se combattre, sont dispersées par une très violente tempête (11 et 12 août) : les Français se réfugient à Boston pour réparer leurs avaries et se réapprovisionner[140]. A partir de novembre, l'escadre croise dans les Antilles pour protéger le commerce colonial[141], ou bien demeure prudemment à Fort-Royal (Martinique) pour éviter un nouvel affrontement avec la *Navy* qui vient d'être renforcée par l'arrivée des escadres des amiraux Byron et Rodney[142]. A l'exception de la prise des îles de Saint-Martin et Saint-Barthélemy par un détachement de l'escadre[143], cette prudence de d'Estaing fait qu'aucune action décisive n'est tentée jusqu'en juin 1779, engendrant de vives tensions dans les relations franco-américaines[144].

Les opérations reprennent à partir de cette date, grâce à l'arrivée d'une flottille de renfort de cinq vaisseaux commandée par le comte de Grasse (février), puis à celle d'une seconde, de deux vaisseaux celle-ci, commandée par le marquis de Vaudreuil (avril)[145] et enfin à celle d'une flottille d'escorte de cinq nouveaux bâtiments commandée par La Motte-

[136] Etienne Taillemite, « Amériques et Antilles (campagnes navales d' et des), 1778-1779, 1781-1782 », dans GARNIER Jacques (dir.) – *Dictionnaire Perrin des guerres et batailles de l'histoire de France*, Perrin, Paris, 2004, p.60

[137] Louis XVI, cité par GIRAULT de COURSAC Pierrette et Paul – *Guerre d'Amérique et liberté des mers, 1718 – 1783*, Paris, éd. Guibert, 1991, p.188

[138] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…

[139] Etienne Taillemite, « Amériques et Antilles (campagnes navales d' et des), 1778-1779, 1781-1782 », dans GARNIER Jacques (dir.), opus cité, Perrin, Paris, 2004, p.60

[140] Ibidem, p.60

[141] Ibidem, p.60

[142] JENKINS Ernest Harold – *Histoire de la marine française*, Albin Michel, Paris, 1977, p.185

[143] Ibidem, p.185

[144] Etienne Taillemite, « Amériques et Antilles (campagnes navales d' et des), 1778-1779, 1781-1782 », dans GARNIER Jacques (dir.), opus cité, p.60

[145] JENKINS Ernest Harold, opus cité, p.185

Picquet (juin) : les Français sortent alors de leur inertie et s'emparent de Grenade[146]. D'Estaing continue sa campagne malgré un ordre de retour de Versailles, la situation étant désormais à son avantage et les *Insurgents* l'appelant à l'aide après que les Anglais ont envahi la Géorgie[147]. Début octobre, sa tentative de prise d'assaut de Savannah échoue : il rentre en France en laissant les trois flottilles sur place[148]. La flotte arrive à Brest et le *Vaillant*, qui a pris part à tous les combats de la campagne, est désarmé à Lorient le 21 décembre 1779[149]. Cette campagne a duré, pour toute l'escadre du Levant, un an, neuf mois et six jours : plus du double des précédentes opérations auxquelles Missiessy a été affecté. Il a alors 23 ans.

Il demeure ensuite à Brest jusqu'en février 1780 et y séjourne, dans les décennies à venir, en plusieurs occasions encore. En février ou mars, bien que n'étant toujours qu'enseigne de vaisseau, il est embarqué comme second à bord de la frégate la *Surveillante*, sous le commandement du chevalier de Cillart[150].

Après la campagne navale de 1778 – 1779, la présence maritime française au large des côtes américaines et aux Antilles n'est assurée que par une petite escadre d'une dizaine de bâtiments sous les ordres du chevalier de Ternay, laquelle, entre février et juillet 1780, transporte les 5 000 hommes de troupe du corps expéditionnaire du vicomte de Rochambeau[151] : la *Surveillante* est au nombre de ces navires[152]. Une fois arrivé en Amérique, la trop grande faiblesse de ses effectifs interdit à Ternay de mener des opérations d'envergure[153], ce qui limite les combats à quelques accrochages plus ou moins conséquents. Le 5 juin 1780[154], la *Surveillante* et ses 32 canons affrontent, devant Saint-Domingue, le vaisseau *Ulysse* de 50 canons : celui-ci doit se retirer après trois heures et quart de combat,

[146] Etienne Taillemite, « Amériques et Antilles (campagnes navales d' et des), 1778-1779, 1781-1782 », dans GARNIER Jacques (dir.) – *Dictionnaire Perrin des guerres et batailles de l'histoire de France*, Perrin, Paris, 2004, p.60

[147] Ibidem, p.60-61

[148] Ibidem, p.61

[149] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…

[150] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; AN Marine C/1/181 – Registres d'officiers : Missiessy Quiès ; AN Marine C/7/210 - Dossier personnel Burgues de Missiessy de Quiès, Edouard -Thomas, capitaine de vaisseau : service ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…

[151] Etienne Taillemite, « Amériques et Antilles (campagnes navales d' et des), 1778-1779, 1781-1782 », dans GARNIER Jacques (dir.), opus cité, p.61-62

[152] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…

[153] Etienne Taillemite, « Amériques et Antilles (campagnes navales d' et des), 1778-1779, 1781-1782 », dans GARNIER Jacques (dir.), opus cité, p.61

[154] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; AN Marine C/7/210 - Dossier personnel Burgues de Missiessy de Quiès, Edouard -Thomas, capitaine de vaisseau : service

sans être poursuivi par la *Surveillante* qui est, pour sa part, forcée de changer d'amures[155] pour permettre à ses charpentiers de colmater une brèche à la ligne de flottaison[156]. Ce combat finalement inachevé mais *« glorieux »*[157] vaut à Missiessy, qui s'y est distingué, la promesse d'un prochain commandement de frégate[158]. On pourrait être surpris par l'euphorie que provoque une escarmouche ayant donné lieu à une victoire incomplète : il ne faut pas oublier que la Marine Royale est encore loin d'être remise des humiliations de la guerre de Sept Ans et se considère toujours (autant que l'opinion publique la considère) comme étant inférieure à la *Navy*. La nouvelle qu'une frégate française a contraint un vaisseau anglais à battre en retraite contribue au bon moral de tout marin français. Des victoires similaires sont célébrées depuis que le combat entre les frégates *Belle Poule* et *Arethusa* du 17 juin 1778 a officiellement déclenché la guerre et été le premier à bénéficier de cet enthousiasme – incarné à la cour par les fameuses coiffures « à la Belle Poule »[159]. Celui-ci se manifeste ensuite autant pour d'autres événements isolés que, bien entendu, lors d'issues victorieuses à des combats d'escadres (Ouessant, Fort-Royal, Chesapeake…)[160]. Le fait que le commandant de l'escadre de Brest écrive en 1778 à Sartine que *« dans le cas d'une affaire, que je tâcherai néanmoins d'éviter, je me flatterais sinon de battre* [les Anglais], *du moins de leur résister »*[161] montre à quel point on reste peu enclin à envisager avec confiance un affrontement : se comprend dès lors la joie, pour les Français, d'avoir si nettement malmené leurs ennemis durant cette guerre.

Missiessy se voit promettre son premier commandement en juin 1781 : un mois auparavant, le 9 mai, il a été promu au grade de lieutenant de vaisseau[162]. La promotion et le commandement, il faut bien le noter, ne vont pas nécessairement de pair : pour un nombre encore élevé d'anciens gardes-marine devenus officiers, il n'y a pas assez de bâtiments à commander. Le fait est que les officiers effectuent une sorte de roulement : s'ils commandent un bâtiment durant une campagne, ils peuvent n'être que seconds durant la suivante, etc. Dans le cas de Missiessy, obtenir pour premier commandement celui d'une frégate semble

[155] Présenter son autre bord au vent de sorte à inverser sa gîte.
[156] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…
[157] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…
[158] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…
[159] « Combat de la Belle-Poule et de l'Arethusa », dans LE MOING Guy, *Les 600 plus grandes batailles navales de l'histoire*, Rennes, Marines Editions, 2011, pp.322-323
[160] MASSON Philippe – *Histoire de la marine – Tome I : l'ère de la voile*, Charles Lavauzelle, Paris, 1983, p.252
[161] Lettre de Louis Gouillet d'Orvilliers à Antoine Raymond Jean Gabriel de Sartine, 3 juillet 1778, citée par MASSON Philippe, opus cité, p.254
[162] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…

témoigner de la confiance et de l'estime qui lui sont portées par ses supérieurs. La frégate est, avec le vaisseau de ligne, le principal bâtiment de guerre : elle a montré, dès avant la guerre de Sept Ans, son intérêt tant stratégique que tactique. C'est aussi un bâtiment dont les missions sont souvent de la première importance (transmission des ordres et convoyage). Ce commandement ne sera cependant pas aussi rapidement attribué à Missiessy qu'il dut alors l'espérer, comme nous allons le voir.

La *Surveillante* désarme à Brest le 7 décembre 1781[163]. Avec ses deux campagnes en Amérique, Missiessy a fait l'expérience de la guerre d'escadres et du combat de ligne, ce dont il tire diverses réflexions lui inspirant bientôt ses premiers écrits.

Les dernières années de l'Ancien Régime

Peut-être dans l'attente du commandement promis, peut-être plutôt à la place, Missiessy reçoit celui du cotre le *Pygmée* avec lequel il est chargé, à partir de mars 1782, de croiser dans la Manche pour y observer les mouvements britanniques[164]. Il y rencontre plusieurs bâtiments français pris en chasse en tentant de rallier ou de quitter Brest, à l'exemple de la frégate du vicomte de Castries qu'il croise en mer puis retrouve à Brest courant avril[165]. Les forces navales britanniques sont omniprésentes, malgré les difficultés rencontrées en Amérique et dans les Indes, car l'Amirauté a pour strict principe de toujours maintenir une forte concentration près des côtes du royaume en temps de guerre, de sorte à se garantir des menaces de débarquement. Face à ce déploiement défensif, les missions d'observation sont dangereuses, malgré la vélocité des bâtiments légers qui y sont employés. Ce faisant, le 22 juillet, le *Pygmée*, qui est chargé de trouver et d'observer l'escadre anglaise avant de faire voile sur Toulon pour rapporter les informations obtenues au comte d'Albert de Rioms[166], est pris en chasse par deux vaisseaux, le *Crown* et le *Panther*[167], puis capturé[168]. La

[163] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; AN Marine C/1/181 – Registres d'officiers : Missiessy Quiès ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…

[164] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…

[165] CASTRIES Scipion, vicomte de – *Souvenirs maritimes*, Paris, Mercure de France, 1997, pp.351-354

[166] AN Marine C/7/210 – Copie des instructions données à M. de Missiessy Lieutenant de Vaisseau

[167] AN Marine C/1/181 – Registres d'officiers : Missiessy Quiès

[168] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; AN Marine C/1/181 – Registres d'officiers : Missiessy Quiès ; AN Marine C/7/210 - Dossier personnel Burgues de Missiessy de Quiès, Edouard -Thomas, capitaine de vaisseau : service ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…

fin de la guerre épargne à l'équipage un séjour forcé sur les pontons anglais, ces bâtiments retirés du service et reconvertis en de terribles prisons dans lesquelles les détenus s'entassent péniblement et où le taux de mortalité, dû à la malnutrition et aux maladies, est effroyablement élevé. Les officiers ont la possibilité théorique d'échapper à cette détention : ils peuvent demander à être prisonniers sur parole dans une ville anglaise, mais ce traitement n'est pas automatique et a été même limité depuis la guerre de Sept Ans, du fait des évasions[169]. Il ne faut donc pas minimiser la chance dont a bénéficié le jeune lieutenant de vaisseau en ne demeurant pas en Angleterre et en n'ayant pas à rejoindre les autres prisonniers car *« au lendemain de leur libération, la plupart de ces hommes étaient brisés physiquement et moralement »*, comme l'écrit Philippe Masson[170]. Plus littérairement, Ambroise Louis Garneray, fameux peintre de marine et compagnon de Surcouf en mer des Indes, rapporte en des termes éloquents, dans ses mémoires, son séjour à Portsmouth :

> *Je ressens encore l'impression pénible que me causa la première vue du* Protée *: ancré à la file de huit autres prisons flottantes, à l'entrée de la rivière de Portchester, sa masse noire et informe ressemblait assez, de loin, à un immense sarcophage.* […] *Que l'on se figure une génération de morts sortant un moment de leurs tombes, les yeux caves, le teint hâve et terreux, le dos voûté, la barbe inculte, à peine recouverts de haillons jaunes en lambeaux, le corps d'une maigreur effrayante, et l'on n'aura encore qu'une idée bien affaiblie et bien incomplète de l'aspect que présentaient mes compagnons d'infortune.*[171]

L'embarquement suivant a lieu le 17 septembre à bord du vaisseau le *Réfléchi*, commandé par le vicomte de Vintimille[172]. Cette fois, à défaut de commander, Missiessy doit y veiller à l'instruction et à la discipline de l'équipage. Le soin qu'il y apporte lui a, de ses propres dires, inspiré ses premières idées sur les modifications à apporter aux rôles d'appareillage et de mouillage, idées que l'on retrouve plus tard dans ses travaux écrits[173]. Le 27 février 1783, il accompagne le vicomte qui vient de recevoir le commandement d'un

[169] CABANTOUS Alain, « Gens de mer, guerre et prison : la captivité des gens de mer au XVIIIe Siècle », dans *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, tome 28 n°2, avril-juin, Paris, éd. Belin, 1981, p.257

[170] MASSON Philippe – *Histoire de la marine – Tome II : de la vapeur à l'atome*, Charles Lavauzelle, Paris, 1983, p.13

[171] GARNERAY Louis Ambroise – *Un corsaire au bagne*, Phébus, Paris, 1985, p.16

[172] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; AN Marine C/1/181 – Registres d'officiers : Missiessy Quiès ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…

[173] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…

vaisseau de 74 canons tout récemment sorti des chantiers de Rochefort, le *Censeur*. Après une navigation sans encombre, le bâtiment est désarmé à Cadix le 23 avril[174].

Le 14 avril de l'année suivante, il obtient un nouveau commandement, cette fois en remplacement d'un autre officier qui n'a pu se rendre disponible à temps[175] : la *Guyane* est une gabarre maritime, un bâtiment de transport de marchandises. Elle fait partie de la division du chevalier de Clonard missionnée pour aller quérir des bois de mâture à Riga[176]. Les forêts baltes sont alors précieuses aux marines européennes car, si les bois de construction des membrures des bâtiments sont le plus souvent de chêne, de meilleure qualité dans les zones tempérées que dans le Nord, les bois de mâture sont issus de grands pins et de grands sapins utilisés entiers : ils doivent être longs, légers et flexibles, les meilleurs poussant de la Pologne à la Mer Baltique[177]. A titre plus particulier, Missiessy est chargé d'une deuxième mission : il doit *« s'exercer dans le cours de cette navigation à la formation des différents ordres et aux évolutions navales »*[178] et présenter un rapport de cet exercice. Après que la *Guyane* a été désarmée à Brest le 23 décembre 1784, les résultats de son commandant son examinés par le Conseil de la Marine de Brest, qui lui adresse *« une lettre de satisfaction sur la tenue de son journal et sur les observations nautiques, politiques et commerciales »*[179]. Cette campagne n'est pas la seule de ce type qu'il effectue alors : le 20 avril 1785, il commande la *Durance*, autre gabarre avec laquelle il rallie la division du marquis de Montluc, avec les deux mêmes objectifs que précédemment[180]. Quelques jours avant cet embarquement, le 5 avril, il a été élevé au rang de chevalier de l'ordre royal et militaire de Saint Louis[181].

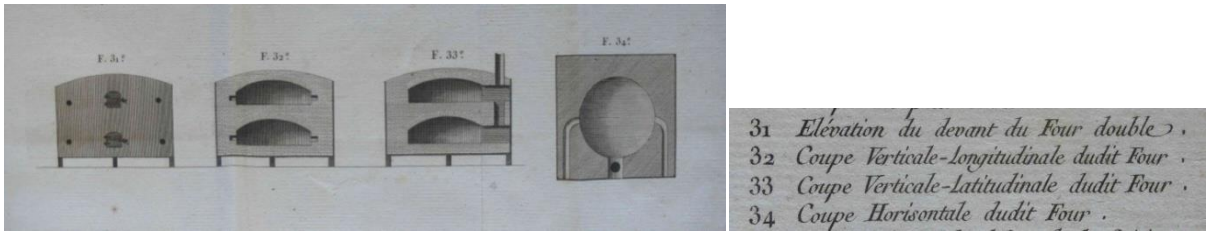
Le 2 mai de l'année suivante – il vient d'avoir 30 ans –, il sert à nouveau sur un bâtiment de guerre, le vaisseau le *Patriote*, commandé par le chevalier Renaud d'Aleins : celui-ci appartient à une escadre d'évolution sous les ordres du comte d'Albert de Rioms. Cette croisière l'emmène de nouveau en Baltique, ainsi qu'au Nord de l'Angleterre. C'est durant cette campagne qu'il rédige un mémoire traitant de *« l'avantage d'adopter des signaux généraux de jour et de nuit communs à toutes les forces navales de France, au lieu des*

[174] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…
[175] AN Marine C/7/210 – Note du bureau des officiers militaires, 24 mars 1784
[176] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; AN Marine C/1/181 – Registres d'officiers : Missiessy Quiès ; AN Marine C/7/210 - Dossier personnel Burgues de Missiessy de Quiès, Edouard -Thomas, capitaine de vaisseau : service ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…
[177] « Bois », dans WILLAUMEZ Jean-Baptiste Philibert – *Dictionnaire de marine*, Harvard College Library, 1831, pp.83-84
[178] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…
[179] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…
[180] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…
[181] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…

signaux particuliers que chaque commandant d'escadre ou de flotte donnait aux bâtiments sous ses ordres »[182]. Soumettant sa proposition à Versailles, il obtient la permission de publier ce *Traité sur les signaux de l'armée navale*[183]. S'il s'agit là de sa première production en matière de théorie navale, il semble cependant qu'il soit alors déjà considéré comme un bon spécialiste dans le domaine, puisqu'en 1787, le comte de Kersaint, commandant le vaisseau le *Léopard*, à Brest, obtient la permission de choisir lui-même les membres de son état-major dans le cadre d'une mission menée sur les côtes de France et d'Espagne, visant à réaliser *« l'essai d'un nouveau système d'arrimage et de quelques changements dans la mâture, la voilure, le gréement et l'équipement des vaisseaux »*[184] : il emmène, entre autres officiers, Missiessy, qui s'est effectivement déjà penché sur la question de l'arrimage des vaisseaux, mais n'a cependant pas encore publié à ce sujet – ce qui devient le cas en 1789 avec un *Traité sur l'arrimage des vaisseaux*[185]. De sa participation à cette expédition sont retirées deux améliorations mineures :

> *Ce fut sur la proposition de M. de Missiessy qu'on adopta à bord du* Léopard *des courbes en fer en dehors du couronnement pour établir le dormant des bras de grande vergue, avec assez de saillie extérieure pour que le garant passa contre le bord et les haubans sans éprouver de frottement dans ses parcours et qu'on établit deux atres superposés dans le four, tel qu'il existait précédemment, chacun de même grandeur, permettant en conséquence, sans augmenter l'encombrement de cuire du pain pour la totalité de l'équipage : ces deux améliorations n'ont point éprouvé depuis lors de changement.*[186]

Figure 6 - Fours à pain tels que conçus par Missiessy



Modèle de four à pain tel qu'il a été pensé et défini par Missiessy durant la campagne du *Léopard*. Gravure réalisée par Petit, dans BURGUES MISSIESSY Edouard Thomas – *Installation des Vaisseaux*, Paris, Imprimerie de la République, An VI [1797 – 1798], Planche VIII. Photo F. Mira Marques. Reproduit avec l'autorisation de la Bibliothèque Municipale à Vocation Régionale de Nice.

[182] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…
[183] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…
[184] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…
[185] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…
[186] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…

Après cette quinzième campagne lui faisant totaliser 11 ans et 9 mois de service en mer, Missiessy regagne Toulon. Il va alors sur ses 34 ans. Cela soulève, justement, une question : comment comprendre que certains officiers ne soient promus ou ne se voient confier de commandement qu'à un âge avancé, tandis que d'autres, à l'image justement de Missiessy, connaissent une carrière relativement rapide, lorsque tous ont pourtant reçu la même formation à Brest, Toulon ou Rochefort et que l'avancement au sein de la Marine Royale est théoriquement basé sur la seule ancienneté (ordonnance de 1689) ? En somme, comment expliquer que certains hommes demeurent gardes pendant plus de vingt ans alors que Missiessy l'a été moins de sept ? D'autres facteurs que l'ancienneté entrent en ligne de compte, pour le bonheur comme pour le malheur des officiers : le mérite et le clientélisme.

Intéressons-nous d'abord au second : l'influence de la famille et la mise à contribution de relations personnelles jouent un rôle crucial dans une carrière d'officier. Naturellement, selon qu'il bénéficie, ou non, de soutiens influents et sait s'attirer, ou non, les faveurs de sa hiérarchie, ses espoirs de promotion varient. A cette importance des relations s'ajoute le fait que les officiers inondent eux-mêmes leur ministère de lettres demandant diverses grâces, lesquelles consistent principalement en commandements de bâtiments, en avancement ou bien encore dans l'entrée dans l'ordre de Saint Louis (puis en promotions au sein de ce même ordre une fois qu'ils l'ont intégré) : cette pratique est tellement répandue qu'en 1749, le secrétaire d'Etat Antoine Louis Rouillé (1749 – 1754), débordé, fait savoir qu'aucune lettre n'est plus prise en compte si elle n'a pas d'abord été validée par le Commandant de la Marine et l'Intendant du Port dont dépend l'officier qui émet la demande[187]. D'après Michel Vergé-Franceschi, il faut cependant relativiser le bénéfice professionnel permis par clientélisme et les demandes répétées de grâces : le commandement supérieur étant soucieux de ne pas mener à leur perte les bâtiments du Roi, le mérite semble demeurer le meilleur moyen de s'élever dans la hiérarchie[188]. Dans la plupart des cas, les relations seraient donc un apport appréciable pour accélérer les promotions, mais ne suffiraient pas à faire une carrière.

Même à supposer que Missiessy ait bénéficié de soutiens lui permettant de s'élever avec la rapidité que l'on a vue, on ne pourrait mettre sa réussite professionnelle à ce seul compte. Il ne semble même pas exagéré de dire que, non seulement ce sont avant tout ses compétences personnelles et sa force de travail qui ont servi sa carrière, mais par surcroît

[187] VERGE-FRANCESCHI Michel – *La Royale au temps de l'amiral d'Estaing*, La Pensée Universelle, 1977, pp.130-133

[188] Ibidem, pp.127-130

celles-ci lui ont sans doute fait gagner les plus solides des soutiens ayant permis son élévation. On remarque d'ailleurs, simple hasard de la conservation des documents ou détail révélateur, que son dossier personnel ne contient que très peu de lettres de demande d'avancement[189], alors qu'elles se comptent par dizaines dans celui de son frère aîné Joseph Marie, dont la carrière se fait à peu près dans le même temps[190].

A la fin des années 1780, après le sursaut de la guerre d'Indépendance américaine, la situation générale au sein de la Marine Royale se dégrade à nouveau : avant même que la Révolution à proprement parler éclate, la discipline à bord des bâtiments, faisant écho aux troubles qui se multiplient à terre, s'effondre. Les officiers roturiers, las de l'injustice de leur condition, commencent à oser exprimer ouvertement leur mécontentement. Pour Missiessy et des centaines d'autres officiers du Grand Corps, une France est en train de disparaître au profit d'une autre, dans laquelle il leur faut rapidement choisir entre adaptation et émigration.

[189] SHM CC/7/368 – Dossier personnel d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy
[190] SHM CC/7/368 – Dossier personnel de Joseph Marie Burgues de Missiessy

Elle avait passé des heures, assise sur le banc dehors à attendre des nouvelles, à regarder des lueurs sur le ciel, à écouter l'éclatement sourd des coups de canons qui arrivaient par-dessus l'eau. Et puis, un soir, ç'avait été comme la fin du monde. Le ciel était tout illuminé, la terre tremblait sur ses fondements et il lui sembla que la maison chancelait, si bien qu'elle se leva de son banc et se mit à crier de terreur. Cette nuit-là, elle ne s'était pas couchée du tout. Le lendemain elle vit la mer couverte de voiles et un nuage de fumée noire et jaune au-dessus de Toulon.

Joseph Conrad – *Le Frère-de-la-Côte*[191]

Toulon entre Révolution et contre-Révolution

Durant la Révolution, la Marine est sujette à des évolutions contradictoires : si elle bénéficie de réformes modernisatrices notables, elle plonge également dans le chaos du fait de crises internes et de l'émigration massive de ses principaux cadres. Toulon, notamment, est au cœur d'une série de conflits et d'émeutes qui se soldent, en 1793, par l'insurrection de la ville suivie d'une répression sanglante.

Au moment où s'ouvrent les Etats-Généraux, la Marine Royale compte 71 vaisseaux, 74 frégates et 212 bâtiments légers[192] ; le Grand Corps se compose de 1 580 hommes : 378 appartiennent au département de Toulon, 342 à celui de Rochefort et 860 – plus

[191] CONRAD Joseph, *Le Frère-de-la-Côte*, Gallimard, 1992, p.132

[192] MASSON Philippe – *Histoire de la marine – Tome I : l'ère de la voile*, Charles Lavauzelle, Paris, 1983, p.289

de la moitié d'en eux – à celui de Brest, auxquels il faut ajouter 77 Elèves de la Marine, 60 officiers généraux et 17 officiers aux affectations indéterminées soit, au final, un total de 1 734 âmes[193] : on remarque que le nombre d'élèves est largement réduit en comparaison de cette surpopulation de gardes-marine sous le règne de Louis XV qui aurait pu coûter sa carrière au jeune Edouard Thomas.

Les premières violences populaires ont lieu à Toulon à partir de 1789 : comme souvent ailleurs en France, ce ne sont initialement des révoltes de la faim. Elles concernent notamment les ouvriers de l'arsenal et sont motivées par les retards de versement de leurs salaires, auxquels s'ajoute une augmentation du prix du pain consécutive à la rigueur de l'hiver 1788 – 1789[194]. Les dettes de la Marine s'élèvent alors à 400 millions de livres : cette somme est essentiellement composée des dits retards, lesquels touchent aussi bien les ouvriers que les marins et les officiers[195]. Nul n'est ici épargné et les nobles ont pour seul avantage de pouvoir compter, pour les plus aisés d'entre eux, sur d'autres sources de revenus que leurs seuls appointements (rentes, loyers, etc.). Dans le cadre de l'élection aux Etats généraux qui s'organise partout en France depuis le début de l'année 1789[196], le sénéchal d'épée de la ville – en l'occurrence l'aîné des trois frères Burgues de Missiessy, Claude Laurent[197] – publie le 23 mars l'*Ordonnance déterminant le mode de convocation des trois états de la sénéchaussée de Toulon, en assemblées primaires et générales*[198]. La réunion des assemblées préparatoires aux Etats généraux crée la concentration humaine favorable à l'explosion de la colère populaire : la foule dévaste les locaux municipaux et lapide plusieurs fonctionnaires jugés responsables de l'impôt sur le piquet de la farine (impôt sur la consommation de farine, qui influe donc sur le prix du pain)[199]. L'administration de la Marine à Toulon tente de résorber le problème avec les moyens dont elle dispose, c'est-à-dire peu de choses.

> *Les retards de payements faisaient le même effet sur les ouvriers de l'arsenal. Leur misère, depuis l'année précédente, avait plus d'une fois excité la compassion des chefs de la marine réunis en conseil ; ils avaient parfois trouvé des expédients qui, sans la soulager*

[193] VERGE-FRANCESCHI Michel – *Toulon port royal*, Paris, Tallandier, 2002, p.250
[194] Ibidem, p.255
[195] Jean Meyer, « La marine française au XVIII[e] siècle », dans DELMAS Jean (dir.) – *Histoire militaire de la France – Tome 2 : de 1715 à 1871*, Paris, PUF, 1992, p.193
[196] GODECHOT Jacques – *Les révolutions (1770 – 1799)*, Paris, PUF, 1970, pp.123-124
[197] ABM C00/D03 – Extrait des registres de la cour des comptes aydes et finances de provence, 6 mars 1788
[198] VERGE-FRANCESCHI Michel, opus cité, p.193
[199] AGULHON Maurice (dir.) – *Histoire de Toulon*, Toulouse, Privat, 1988, p.167

beaucoup, annonçaient du moins la propension à le faire ; le comte d'Albert de Rions, indépendamment de sa sollicitude comme chef, faisant ce que M. de Malouët savait aussi pratiquer, trouvait dans les privations personnelles de sa famille les moyens de soulager de près quelques-uns des plus malheureux.

[…]

On était arrivé à un moment où les ouvriers ne trouvaient pas de pain dans la ville ; il leur en fut délivré de la boulangerie de la marine, qui, pour l'intérêt de la tranquillité, en envoya même aux villages voisins. Toulon se trouvait ainsi comme cerné de villages mis en fermentation par la disette.[200]

L'hostilité populaire pourrait n'être pas forte à l'égard des officiers du Grand Corps. Ceux-ci exercent un métier rude, subissent autant que leurs équipages l'arbitraire des éléments ainsi que le feu et le fer adverses ; ils sont, de plus, un peu le parent pauvre de la noblesse, en cela que leurs appointements médiocres – sans parler des retards de paiement dont ils sont victimes au long du siècle – leur permettent souvent à peine de tenir leur rang[201]. La conscience de la relative rigueur de leur statut motive chez ces hommes un sentiment de frustration, parfois de colère, à l'égard notamment de leurs homologues de l'armée.

D'ailleurs, messieurs d'Infanterie, comptez-vous pour rien tout ce que nous souffrons à la mer, tandis que vous, vous passez votre temps à la Comédie auprès d'une jolie femme qui est quelquefois la nôtre ? En entrant dans vos régiments, vous êtes Sous-lieutenant au bout de 3 ou 4 mois avec 700 à 800 livres d'appointements, tandis que moi qui ai neuf ans de service et ai couru tous les dangers, je n'en ai que 500. Questionnez ceux d'entre vous qui ont navigué, ils vous diront que nous payons bien cher l'honneur de servir dans la Marine.[202]

Cette situation aurait pu être favorable à l'image des officiers. Elle contient cependant en elle les germes de la crise, car leur pauvreté relative explique en partie l'acharnement avec lequel ils s'attèlent, durant tout le siècle, à défendre et renforcer leurs

[200] Anonyme, cité par BERBOUCHE Alain – *La Marine Royale de la France à la fin de l'Ancien Régime, de la Paix de Versailles en 1783 à la Révolution de 1789*, Université de Droit, d'Economie et de Sciences Sociales de Paris (Paris II), 1980 (deux volumes), p.476

[201] VERGE-FRANCESCHI Michel – *La Royale au temps de l'amiral d'Estaing*, La Pensée Universelle, 1977, pp.244-251

[202] Jean Jacques de Cotignon, cité par BERBOUCHE Alain, opus cité, p.427

privilèges, notamment en cloisonnant l'accès aux grades supérieurs pour s'épargner la concurrence de la roture : ils condamnent alors la Marine Royale à une dangereuse sclérose sociale, comme on l'a vu, tandis que le développement d'un fort esprit de corps – pour lequel ils sont particulièrement réputés et dont ils tirent la plus grande fierté – et la frustration inspirée par leur situation précaire les amènent à afficher un orgueil excessif et une morgue qui les rendent facilement détestables aux yeux du commun[203]. Ce comportement leur coûte cher au moment de la Révolution car *« la légende s'était établie d'une marine poussant à l'extrême l'exclusivisme de l'esprit du corps et de l'orgueil nobiliaire, à l'époque où la France se passionnait contre tous les préjugés et pour l'égalité »*[204]. Au reste, ces officiers sont et demeurent malgré tout des nobles et c'est en tant que tels qu'ils s'expriment aux Etats Provinciaux de 1787 et 1788 : sept officiers en activité et huit en retraite sont députés de la noblesse en 1789[205]. Ces hommes sont ainsi rangés de toute manière au nombre des privilégiés, quoi qu'ils aient eux aussi l'espoir de voir s'améliorer leurs propres conditions de vie et de service.

Les premiers mouvements de contestation ne sont pas tournés contre la noblesse en particulier, mais contre l'autorité en général : ainsi, durant l'émeute du 23 mars 1789, le seul officier de marine qui voit sa vie mise en danger est un roturier[206]. Le comte d'Albert de Rioms, lieutenant-général des armées navales commandant la place, est jeté en prison le 1er décembre avec son état-major, après s'être opposé au port de la cocarde tricolore par les ouvriers au sein de l'arsenal[207]. Louis XVI, dont l'autorité s'est déjà largement effritée, exige sans succès la libération des prisonniers et il faut à la Constituante publier un décret puis un arrêté, les 7 et 12 décembre, pour leur permettre de sortir de leurs geôles[208]. Cette crise municipale, dite *« affaire des cocardes »*, contribue naturellement à précipiter, à Toulon, le déclin de l'autorité des chefs de la Marine. D'Albert de Rioms, ensuite nommé au commandement de la flotte de Brest, est remplacé à Toulon par le comte Joseph de la Flotte, qui est quant à lui assassiné au cours d'une émeute le 10 septembre 1791[209]. En août 1789, les Missiessy sont victimes de la multiplication des accès de violence : la bastide familiale est

[203] VERGE-FRANCESCHI Michel – *La Royale au temps de l'amiral d'Estaing*, La Pensée Universelle, 1977, pp.38-45

[204] Lévy Schneider, cité par MASSON Philippe et MURACCIOLE José – *Napoléon et la Marine*, Paris, J. Peyronnet & Cie, 1968, p.17

[205] VERGE-FRANCESCHI Michel – *Toulon port royal*, Paris, Tallandier, 2002, pp.252-253

[206] Ibidem, p.255

[207] Ibidem, p.259

[208] Ibidem, p.260

[209] ORTHOLAN Henri – *L'Amiral Villaret-Joyeuse : des Antilles à Venise (1747 – 1812)*, Paris, Bernard Giovanangeli Editeur, p.89

perquisitionnée puis pillée par la foule, la rumeur s'étant répandue selon laquelle les châtelains cachent des armes destinées à être tournées contre le peuple[210]. En comparaison, la crise est ressentie avec moins de gravité dans les ports de Brest et de Rochefort, lesquels, s'ils connaissent également des violences consécutives à la disette, ne sont pas le théâtre de débordements aussi nombreux ni aussi extrêmes.

Des troubles ont lieu à bord de bâtiments de guerre avant qu'éclate la Révolution proprement dite : se manifestent d'un côté l'indiscipline de plus en plus flagrante des équipages, de l'autre la colère latente des officiers subalternes, roturiers sans espoir de carrière dont les frustrations longtemps contenues tendent à émerger à la faveur des événements. Notamment, l'expression de leur mécontentement par les officiers bleus, si elle n'est pas récente, devient de plus en plus virulente à partir des réformes du duc de Castries, secrétaire d'Etat à la marine de 1780 à 1787. Celles-ci, pourtant, initient une tentative de démocratisation du système de recrutement et de promotion au sein du Grand Corps : avec notamment douze ordonnances et onze règlements parus le 1er janvier 1786 et appliqués à partir du mois d'octobre de la même année, Castries produit ce qui peut être considéré comme *« le testament de la marine de l'ancien régime »*[211]. Les réformes administratives ne nous intéressent pas directement, ou plutôt n'intéressent pas Missiessy, car elles consistent principalement dans un retour de l'influence de la plume au détriment de celle de l'épée, aussi bien en mer que dans les ports et arsenaux : *« Ordonnance du Roi pour établir des Intendants ou Commissaires attachés aux Armées navales, Escadres ou Divisions ; et des Commis aux Revues et aux approvisionnements, à bord de chaque Vaisseau, Frégate ou autre Bâtiment »* ; *« Ordonnance du Roi, concernant les Officiers de Port »*[212]. La volonté d'ouvrir les hauts grades à la roture retient en revanche notre attention, parce que le statut des officiers bleus est l'un des vecteurs de la crise révolutionnaire au sein de la Marine Royale et que certains de ces hommes sont bientôt amenés à remplacer une partie de l'élite aristocratique au commandement des bâtiments de guerre.

Si les Elèves de la Marine, qui remplacent désormais les Gardes, n'acceptent toujours dans leurs rangs que des gentilshommes, il est offert la possibilité aux officiers subalternes, qui ne dépassaient alors jamais le grade de capitaine de brûlot ou celui de

[210] ACERRA Martine et MEYER Jean – *Marines et Révolution*, Rennes, éd. Ouest France, 1988, p.115

[211] BERBOUCHE Alain – *La Marine Royale de la France à la fin de l'Ancien Régime, de la Paix de Versailles en 1783 à la Révolution de 1789*, Université de Droit, d'Economie et de Sciences Sociales de Paris (Paris II), 1980 (deux volumes), p.195

[212] « Ordonnance du 1er janvier 1786 », citée par BERBOUCHE Alain, ibidem, pp.196-208

capitaine de flûte (lesquels sont d'anciens grades intermédiaires[213]) de continuer à progresser dans la hiérarchie : la création du grade de sous-lieutenant de vaisseau en remplacement de celui d'enseigne de vaisseau est réalisée dans cette optique. Ce grade, s'il demeure subalterne, n'en est pas moins une passerelle permettant le prolongement des carrières et donnant théoriquement de réelles possibilités de promotion vers des grades jusqu'alors accaparés par la noblesse (*Ordonnance sur les grades* du 1er janvier 1786, articles 7, 8 et 9[214]). Les sous-lieutenants de vaisseau sont choisis parmi les capitaines de brûlots et les volontaires de la Marine : ils peuvent en théorie commander, en temps de guerre, des bâtiments de très moyen tonnage tels que bricks, lougres, cotres, flûtes et gabares ; en temps de paix, ils peuvent servir dans la marine de commerce[215]. Cela doit offrir un espoir de carrière à chaque homme… à la condition qu'il réponde à certains critères de sélection. En effet, les volontaires, tels que définis par l'article 2 de l'*Ordonnance du Roi, concernant les Volontaires employés sur les Vaisseaux de Sa Majesté*, doivent être fils de gentilshommes ou de sous-lieutenants de vaisseau ou de port, avoir plus de seize ans, savoir lire, écrire et effectuer les quatre opérations[216] : ne devient donc pas volontaire qui veut, mais qui peut, puisque le postulant doit être au moins issu du milieu des officiers subalternes de la Marine. Le réel problème vient cependant de ce que l'ouverture du grade aux fils de gentilshommes ne peut que priver, au moins partiellement, les roturiers du bénéfice de cette voie d'accès. Le processus permettant d'accéder aux grades supérieurs à celui de sous-lieutenant de vaisseau est administrativement lourd : il faut s'être distingué, obtenir des brevets de bonne conduite, le soutien du commandant de l'escadre et finalement l'aval du secrétaire d'Etat. C'est ici que le système se grippe, puisque les sous-lieutenants sont, en définitive, soumis au bon vouloir de l'aristocratie, avec toute l'injustice que cette dépendance peut générer. Sans surprise, un nombre notable de jeunes gentilshommes intègre, à partir de 1786, la Marine Royale en passant par le statut de volontaires plutôt que par les Elèves de la Marine[217]. Aussi la progression hiérarchique ne s'effectue-t-elle pas, de fait, dans les conditions espérées : le 10 août 1789, une partie des sous-lieutenants adresse au comte de la Luzerne, qui a succédé à

[213] Voir Figure 5 p.26

[214] « Ordonnance du Roi, concernant les grades », citée par BERBOUCHE Alain – *La Marine Royale de la France à la fin de l'Ancien Régime, de la Paix de Versailles en 1783 à la Révolution de 1789*, Université de Droit, d'Economie et de Sciences Sociales de Paris (Paris II), 1980 (deux volumes), pp.225-226

[215] « Ordonnance du Roi, concernant les Volontaires employés sur les Vaisseaux de Sa Majesté », ibidem, pp.226-227

[216] Ibidem, p.228

[217] BERBOUCHE Alain, ibidem, p.233

Castries, un mémoire *« protestant contre l'infériorité de leur situation et les entraves mises à leur avancement »*[218].

Les cas importants de désobéissance des équipages apparaissent cette même année, motivés par le contexte général et les violences ayant éclaté au sein des arsenaux. L'Etat cherche la conciliation et cède sur de nombreuses exigences : augmentation des soldes (alors qu'on peine déjà à payer les hommes), améliorations diverses des conditions de vie à bord, etc.[219] Mais ces mesures n'ont pour conséquence que d'aggraver encore la situation : plutôt que de calmer la colère des intéressés, elles motivent le relâchement brutal de frustrations longuement accumulées. Le point d'orgue est atteint lorsqu'éclatent diverses mutineries, dont l'une des plus importantes a lieu en septembre 1790 lorsque les équipages des vaisseaux le *Léopard* – celui-là même sur lequel sert Missiessy en 1787 – puis le *Patriote*, faisant partie de l'escadre de Brest, se révoltent, propageant l'insurrection aux autres bâtiments[220]. Le mois suivant, le comte de La Luzerne, secrétaire d'Etat à la Marine depuis décembre 1787, démissionne et s'en justifie en invoquant *« l'esprit d'indiscipline générale »*[221].

Cette atmosphère et ces événements engendrent, à partir de 1789, une émigration de plus en plus massive des officiers. En 1792, un tiers manque à l'appel : on remarque sans surprise que, plus le grade est élevé, plus la proportion de ceux qui ont quitté le royaume est forte (ainsi 24,7% des capitaines de vaisseau sont-ils absents, contre 83,4% des contre-amiraux, certes bien moins nombreux)[222]. Question de position sociale, mais question aussi de disposer des moyens d'effectuer ce départ. Un officier noble et protestant, le lieutenant de vaisseau Pierre Martin, écrit dès 1789 :

> *…être aristocrate est aujourd'hui la même chose que d'avoir été bruyamment à la Saint-Barthélémy. Que de cervelles renversées qui, pour comble de malheur, travaillent à renverser les autres ! Je crois que si quelqu'un demandait ce qui arrivera, on pourrait lui répondre comme saint Paul : Je ne sais. Dieu le sait.*[223]

---

[218] BERBOUCHE Alain – *La Marine Royale de la France à la fin de l'Ancien Régime, de la Paix de Versailles en 1783 à la Révolution de 1789*, Université de Droit, d'Economie et de Sciences Sociales de Paris (Paris II), 1980 (deux volumes), p.271

[219] Ibidem, p.271

[220] Ibidem, pp.272-273

[221] César Henri de La Luzerne, comte de, cité par TAILLEMITE Etienne – *L'histoire ignorée de la Marine française*, Perrin, 2003, p.281

[222] ACERRA Martine et MEYER Jean – *Marines et Révolution*, Rennes, éd. Ouest France, 1988, pp.115

[223] Amiral Pierre Martin, cité par ROBERT Ferdinand (des) – *Correspondance de deux officiers de marine en 1789*, Nancy, 1892, p.47

Pour Missiessy, ses deux frères, leurs familles et celles de leurs alliés, la crise la plus aigüe a lieu plus tardivement, en 1793, avec le soulèvement contre-révolutionnaire et monarchiste de Toulon.

Les premiers temps de la Révolution : de l'amiralat à la prison

L'année du début de la Révolution est aussi, pour Missiessy, celle de la parution de son second ouvrage, le *Traité sur l'arrimage des Vaisseaux*, qu'il obtient, courant mai, la permission de faire publier[224] après examen et validation par le chevalier de Borda[225]. Nous avons déjà mentionné ce scientifique remarquable, membre de l'expédition menée par la *Flore* en 1771 et 1772 puis commandant le *Guerrier* pendant la guerre d'Indépendance américaine. Missiessy et lui se connaissent probablement de longue date et ils travaillent plusieurs fois ensemble dans les années qui suivent : le fait que Borda a été amené à juger du travail de Missiessy n'est donc sans doute pas un hasard, mais plutôt la conséquence d'une amitié possible, ou en tout cas d'une estime probable entre les deux hommes. Le terme d'arrimage désigne *« l'arrangement de tout ce qui entre dans l'intérieur du vaisseau ; mais il désigne d'une manière plus particulière, la façon dont sont arrangés dans la cale, le lest, les futailles, les quarts de viande & ceux de farine, etc. »*[226]. Missiessy *« établit pour tout ce qui compose la charge d'un Vaisseau la division simple en objets inamovibles, inconsommables et consommables »*[227], ce qui signifie qu'il catégorise et compartimente chaque élément constituant la charge portée d'un vaisseau : cette volonté de classification et de standardisation est typique de l'arme et surtout de l'époque. On a vu précédemment, avec le chevalier du Pavillon, une quête similaire : on la retrouve dans l'artillerie (nous avons parlé des travaux de Borda et de Vaquet de Gribeauval sur l'uniformisation des calibres) et dans le

[224] AN Marine C/7/210 – Soumission du sieur Petit, graveur, qui s'est chargé de l'exécution des six planches relatives au *Traité sur l'arrimage des Vaisseaux*, en vertu de l'autorisation qui a été faite de le publier, 30 mai 1789

[225] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Demande de M. Missiessy de Quiès, lieutenant de vaisseau, pour faire imprimer son Traité sur l'arrimage des Vaisseaux, 25 mars 1789

[226] « Arrimage », dans *Encyclopédie méthodique, ou par ordre de matières – Marine, Tome Premier*, Paris, Panckoucke Editeur, 1786, p.70

[227] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice… : SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire des services militaires et emplois particuliers de Monsieur le vice-amiral comte de Burgues Missiessy, ainsi que des améliorations dont la Marine est redevable à son expérience et des récompenses qui lui ont été décernées

domaine de la construction navale (plan archétypal Sané – Borda[228]). Ces aspirations individuelles obéissent à une dynamique commune tendant vers un même but : rendre les bâtiments du Roi aussi similaires que possible entre eux, cela dans tous les domaines. L'avantage est flagrant : généralisation des meilleures méthodes de construction et d'organisation, interchangeabilité poussée entre les équipements de différents navires de même rang ou de différents rangs, développement de qualités de marche davantage similaires permettant de donner une vitesse de croisière virtuellement égale à tous les bâtiments d'un même rang, etc.[229] Dans le cas du travail de Missiessy, il s'agit d'optimiser au mieux l'espace à bord : *« déterminer la répartition des objets consommables, de manière à ce que la consommation journalière n'altéra en rien l'assiette la plus avantageuse à la marche du Vaisseau »*[230]. Pour comprendre cette préoccupation, il faut se rendre compte que la juste répartition de la cargaison consommable représente, de par les quantités concernées, un problème qui, s'il est mal pris en compte, peut avoir des conséquences fâcheuses. Nous ne saurions mieux en résumer l'importance qu'en retranscrivant la description proposée par Martine Acerra et Jean Meyer :

> *Que l'on imagine, sur 60 mètres de long au maximum, et moins de 20 de large, sur trois étages, où, parfois, l'on ne peut se tenir debout, quelque 750 hommes, plus de 30 à 40 vaches, autant et plus de cochons, toute une basse-cour supplémentaire, de plus en plus de canards, qui ne subissent pas le mal de mer, que des poules, qui en crèvent, le tout dans un amoncellement des provisions, des câbles, des caisses, des canons* […].
>
> *Quant à la nourriture, elle pose de gros problèmes. Le travail du marin est de force, souvent d'adresse. Il nécessite donc une alimentation abondante. Elle l'est, en théorie. Les rations officielles* […] *se situent toutes au-dessus de 5 000 calories par homme et par jour, parfois les dépassent.* […] *Le matelot français est doté de 1 litre de vin par jour.*[231]

Cet exemple décrit un vaisseau de ligne de 74 canons, lequel n'est pas même le plus imposant de sa catégorie puisque n'étant que de troisième rang[232] : il porte donc 750

[228] Maurice Daumas et Paul Gille, « Transports et communications », dans DAUMAS Maurice (dir.) – *Histoire générale des techniques – Tome 3 – L'expansion du machinisme : 1725 – 1860*, Paris, PUF, 1996, p.321

[229] La classification par rangs permet de différencier la taille des bâtiments en fonction de leur armement : un vaisseau de premier rang porte 100 canons et plus, un vaisseau de deuxième rang en porte 80 et plus, le vaisseau de troisième rang est celui de 74 canons et le vaisseau de quatrième rang celui de 64 canons.

[230] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…

[231] ACERRA Martine et MEYER Jean – *La grande époque de la marine à voile*, Rennes, éd. Ouest France, 1987, pp.92-93

[232] Voir note 229

hommes en théorie, parfois un peu moins de 700, officiers compris[233]. La seule consommation de vin y implique un délestage quotidien, toujours théorique, de 750 kilos, auxquels s'ajoutent l'eau et les rations solides, soit sans doute plus de 1,5 ou 2 tonnes d'allègement chaque jour : rien d'étonnant alors à ce que la consommation quotidienne de l'équipage suffise à donner de l'assiette à un vaisseau dont les stocks de provisions ont été mal arrimés. Il faut, en plus de cela, considérer les objets consommables autres qu'alimentaires : pièces de rechange, matériel, munitions et poudre abondantes (une sainte-barbe en flammes fait littéralement exploser un bâtiment, comme ce fut le cas de l'*Orient* à Aboukir : cela donne une idée des quantités embarquées).

Pour mettre à l'épreuve ses suggestions, il est confié à Missiessy le commandement de la frégate la *Belette* de 28 canons, armée à Toulon le 6 août, désarmée dans ce même port le 12 mai de l'année suivante, avec pour mission de protéger le commerce méditerranéen contre les corsaires barbaresques[234]. L'expérience est, semble-t-il, un succès : Missiessy se targue d'avoir *« été cité avec éloge par les marins nationaux et étrangers »*[235]. La campagne de la *Belette* est cependant également celle durant laquelle il est, peut-être pour la première fois, confronté à l'indiscipline désormais courante parmi les marins. Le 21 décembre 1789, il écrit au ministre de la Marine pour lui faire part de ses inquiétudes : ses mots donnent à imaginer la dégradation des rapports entre équipages et officiers.

> *J'ai differé de quelques jours d'avoir l'honneur de vous rendre compte de mon arrivée et de ma navigation pendant ma derniere sortie pour avoir celui de vous mander en meme-temps l'influence de la contagion sur mon équipage.*
>
> *J'ai tenu les croisières pour tranquilliser le commerce, conformement aux ordres que j'avois reçus, et je n'ai rien su et rien vu d'intéressant à vous faire part. Pendant toute la durée de la sortie j'ai été très content de mon équipage par sa subordination et le zèle qu'il a porté dans les exercices fréquents de manœuvres générales où l'influence de chaque individu est nécessaire pour qu'elles se fassent avec toute la célerité et la précision possible. Et j'ai eu sur cela toute la satisfaction que je pouvais desirer, surtout dans les manœuvres pour prendre le mouillage de Toulon, ou l'équipage a mis infiniment d'ensemble et d'activité. Mais lorsque la communication a eu lieu, l'exemple de ce qui s'était passé sur l'*Iris *et l'*Alceste *a mis les esprits en mouvement. Dès le lendemain, un des*

[233] BURGUES MISSIESSY Edouard Thomas – *Installation des Vaisseaux*, Paris, Imprimerie de la République, An VI [1797 – 1798], p.170
[234] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…
[235] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…

officiers et des élèves de l'état-major ont été hués en descendant du bord et sur le quai lorsqu'ils y passaient. Sur les plaintes qu'ils m'ont portées, j'ai été à bord faire faire la defense de huer. Pendant que je promenais sur le gaillard et que je tournais le dos à l'équipage, j'entendis plusieurs voix dire nous ne voulons pas monsieur un tel mais un tel. Je me retournais sur le champ pour les connaitre, mais on se tut tout de suite et on recommença ensuite. Vous sentez monseigneur les conséquences fatales de ces demandes ; les officiers de mon état major n'ont rien fait dont je n'aye eu connaissance. L'équipage me témoigne infiniment d'attachement et de dévouement ; c'est sans doute à la manière dont il a été mené que je dois l'attribuer mais je n'y suis pas parvenu tout seul, j'ai été aidé par les officiers, ils sont et auraient du être considérés par l'équipage comme l'organe de mes ordres, mais malheureusement cela n'est pas. C'est qu'on ne résiste pas à une forte contagion, en conséquence, Monseigneur, je considère que le bien du service et la sureté individuelle de tout l'équipage exige le désarmement de la Belette. *Quant à mon particulier, je vous demande de quitter mon commandement, pour ce que Monseigneur, surtout sur mer, il faut être sur d'etre obéi, non seulement soi mais ceux qui participent à l'autorité qui nous est confiée. Aujourd'hui que cette sureté n'existe plus, je désire ne pas compromettre la confiance et l'opinion que vous m'avez témoignées.*[236]

Ainsi ne prend-il plus de commandement durant presque deux ans – nous ignorons tout de ses activités durant cet intervalle –, puisque le suivant date du 2 novembre 1791 lorsqu'il embarque sur la frégate de 36 canons la *Modeste*, à destination d'Alger : il doit participer à y négocier, auprès du Dey, la paix entre la Régence et la France[237]. C'est donc une mission diplomatique et de prestige : un honneur qui est, peut-être, la condition de son retour au service, ou tout au moins l'offre l'ayant décidé à accepter de reprendre la mer. Il ne manque en tout cas pas de dire les sentiments que lui inspire ce nouveau voyage : *« la mission est importante, elle exige bien des talents, je tacherai de suppléer à tout par mon zèle et mon dévouement* […]. *Je mets dans ce moment-cy tous mes soins à accélérer le départ de la frégate »*[238], assure-t-il dans une lettre datée du 3 novembre. La *Modeste* fait partie de l'escadre de Méditerranée, composée de 10 bâtiments (4 frégates, 5 corvettes et 1 aviso)[239]

[236] AN Marine B/3/797 – Rapport d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy au Secrétaire d'Etat à la Marine, 21 décembre 1789

[237] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…

[238] SHM 1/Mi/843 – Lettre d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy à Antoine Claude Nicolas Valdec de Lessart, secrétaire d'Etat à la Marine, 3 novembre 1791

[239] SHM 1/Mi/843 – Aperçu des dépenses qu'occasionnera l'armement sur le pied de Guerre des batimens ci-après désignés, destinés à protéger le commerce de l'Etat dans la Méditerranée et à se réunir à ceux composant la fraction du Levant

ayant pour mission de protéger le commerce français. Missiessy est de retour à Toulon à la fin de l'année et la *Modeste* est désarmée le 6 janvier[240]. La mission lui vaut de se voir offrir un portrait en pied de Louis XVI[241]. De manière moins honorifique mais plus pratique, il a été promu au grade de capitaine de vaisseau le 1er janvier[242].

Depuis 1781, les promotions au sein de la Marine ont toutes lieu en même temps, chaque mois de janvier (sauf cas particuliers), en fonction des demandes de grâces émises par les plus gradés pour leurs subordonnés : par le passé, ces mêmes demandes, adressées par les intéressés eux-mêmes directement au secrétaire d'Etat, étaient traitées de manière successive tout au long de l'année[243]. Comme ceux de ses pairs demeurés au service, Missiessy doit en partie son nouveau grade aux émigrations qui se sont intensifiées depuis 1789 : comme les absents sont surtout des officiers supérieurs, les places vacantes au sein des hauts grades se multiplient et il faut accélérer les promotions pour combler les manques. Ainsi, ce même 1er janvier 1792, le puîné des frères Burgues de Missiessy, Joseph Marie, qui a commencé sa carrière quatre ans avant son cadet et a été fait lieutenant de vaisseau deux ans avant lui, est également nommé capitaine de vaisseau[244]. S'il est besoin de se convaincre de la carence grave en cadres que connaît alors la Marine, il suffit de constater qu'exactement un an plus tard, le 1er janvier 1793, Missiessy est élevé au grade de contre-amiral[245]. Son frère, quant à lui, s'est fait porter malade pour ne plus avoir à affronter les manifestations d'indiscipline, ou peut-être parce qu'il refuse de cautionner la nouvelle situation politique dans laquelle se trouve la France depuis l'abolition de la royauté (21 septembre 1792). Il ne bénéficie donc pas de la promotion du 1er janvier 1793, comme il le raconte lui-même vingt-cinq années plus tard dans une lettre adressée au comte Mathieu Molé, ministre de la Marine et des Colonies de Louis XVIII en 1717 et 1718[246]. Les promotions éclair sont alors systématiques, et pas seulement à Toulon, on s'en doute. Le futur vice-amiral et comte d'Empire Pierre Martin, déjà cité, alors officier du Roi dans ce même port, est ainsi fait lieutenant de vaisseau début

[240] « Modeste », dans ROCHE Jean-Michel – *Dictionnaire des bâtiments de la flotte de guerre française – Tome 1 : de Colbert à nos jours, 1671 – 1870*, éd. Maury Millau, 2005, p.312

[241] ABM C00/D06 – Lettre d'Antoine François Bertrand de Molleville, secrétaire d'Etat à la Marine, à Edouard Thomas Burgues de Missiessy, fin 1791

[242] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…

[243] VERGE-FRANCESCHI Michel – *La Royale au temps de l'amiral d'Estaing*, La Pensée Universelle, 1977, pp.133

[244] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Etats de service de Joseph Marie Burgues de Missiessy

[245] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…

[246] SHM CC/7/368 – Dossier personnel de Joseph Marie Burgues de Missiessy / Lettre adressée par Joseph Marie Burgues de Missiessy au ministre de la Marine et des Colonies Pierre Victor Malouet, 28 mai 1814

1792, capitaine de vaisseau un an plus tard, puis contre-amiral en novembre 1793[247]. Exactement aux mêmes dates, à Brest, le futur vice-amiral honoraire Nielly bénéficie des mêmes promotions[248].

On prend la pleine mesure de cette situation en considérant une revue passée à Toulon le 15 mars 1792 avec pour but de dresser le bilan des absences justifiées et injustifiées[249] :

Figure 4 - Etat de la revue du 15 mars 1792

Grades	Présents	Embarqués détachés pour le service	Malades chez eux suivant certificats	Absents	Total
Capitaines de Vaisseau	17	9	1	29	56
Lieutenants de Vaisseau	30	51		87	168
Enseignes de Vaisseau	5	7		7	19
Total	52	67	1	**123**	**243**

On remarque ce qui a déjà été relevé plus haut, à savoir qu'un enseigne de vaisseau sur trois est manquant, ce grade étant en partie occupé par des roturiers, tandis qu'à peu près la moitié des lieutenants et des capitaines de vaisseaux sont absents, ceux-ci étant majoritairement des nobles malgré les réformes de Castries. Ces dernières sont trop récentes, ont été trop mesurées et victimes de trop de mauvaise volonté de la part des officiers supérieurs pour que leurs effets sur les promotions puissent être sensibles. En fonction des résultats de cette revue sont délivrés des certificats par la municipalité :

Nous maire et officiers Municipaux de la Commune de Toulon certifions que Monsieur Edouard Thomas Missiessy « Quiès », capitaine de vaisseau, habite dans

[247] ROBERT Ferdinand (des) – *Correspondance de deux officiers de marine en 1789*, Nancy, 1892, p.47
[248] Ibidem, p.47
[249] AMIC Charles – *La flotte de guerre, le port et l'arsenal de Toulon (dernières années de l'Ancien Régime – 1795)*, Université de Nice – Sophia Antipolis, Faculté des Lettres Arts et Sciences Humaines, 1970, p.87

l'Empire français et y à habité dans les trois derniers mois précédens […], certifions que ledit M Missiessy à pretté son serment civique et qu'il est à son poste comme fonctionnaire public de l'ayant point quitté depuis ce temps. En foy de quoi nous avons signé le present pour lui servir et valoir ce que de raison. Fait à Toulon dans la maison communale le 13 Mars 1792. L'an 4ème de la Liberté.[250]

Ce document est le premier dans lequel on voit apparaître *« Quiès »* rattaché au nom de famille de Missiessy. Nous ignorons quand et pourquoi il a modifié son patronyme d'origine : peut-être pour être différencié de ses frères dans les documents officiels. Nous retrouvons ensuite cette modification de façon plus ou moins régulière durant les années qui suivent, le plus souvent sous la forme *« Burgues de Missiessy-Quiès »*.

Le 10 juin 1792, il prend le commandement de son premier vaisseau, le *Centaure*, un 74 canons appartenant à l'escadre de l'amiral Truguet[251]. Joseph Marie Burgues de Missiessy vient, de son côté, de refuser de commander l'un des vaisseaux de cette escadre, le *Lys*[252]. Le *Centaure* est le chef de file de l'escadre[253], ce qui implique pour son capitaine un rôle bien particulier :

… le chef de file est le vaisseau de la tête de la ligne du combat, ainsi que le serre-file est celui de la queue ; il doit avoir une attention particulière aux signaux du général, & il les répétera, s'il en a l'ordre. Les chefs de file & serre-file doivent aussi observer de ne point donner à l'armée plus d'étendue que le général l'ordonnera[254]*, avoir une grande attention à la manœuvre de l'ennemi, & à ne pas se laisser doubler*[255].[256]

[250] SHM CC/7/368 – Dossier personnel d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy / Certificat municipal n°631: Edouard Thomas Missiessy Quiès, 13 mars 1792

[251] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…

[252] SHM CC/7/368 – Dossier personnel de Joseph Marie Burgues de Missiessy / Lettre de Joseph Marie Burgues de Missiessy à Pierre Victor Malouet, ministre de la Marine et des Colonies, 28 mai 1814

[253] *Annales Maritimes de 1837* (extrait) – *Notice nécrologique sur M. le comte de Burgues-Missiessy, vice-amiral*, 1837, p.6

[254] Maintenir des allures qui évitent que la ligne des bâtiments de l'escadre soit trop étirée : chef de file et serre-file donnent l'allure générale de l'escadre, l'un en n'allant pas trop vite, l'autre en n'allant pas trop lentement. Le rôle de chef de file est théoriquement donné au navire le moins rapide de l'escadre.

[255] Ne pas laisser la ligne adversaire déborder sa propre ligne par l'avant ou l'arrière.

[256] « Chef de file », dans *Encyclopédie méthodique, ou par ordre de matières – Marine, Tome Premier*, Paris, Panckoucke Editeur, 1786, p.341

Chef de file et serre-file ont une importante responsabilité tactique au sein de l'escadre : le chef d'escadre nomme au commandement de ces deux bâtiments ceux de ses officiers qu'il regarde comme étant les plus compétents, ceux *« qui méritent le plus sa confiance* […] *sans avoir égard à l'ancienneté, car* […] *une faute ou une manœuvre fausse (qui trop souvent a des imitateurs) de leur part devant l'ennemi, doit amener presque toujours à des résultats fâcheux »*[257]. De cela on doit conclure que, si Missiessy a été appelé à cette tâche, c'est parce que la réputation du marin est à la hauteur de celle du théoricien. Le *Centaure* est détaché, avec trois autres vaisseaux et une frégate, sur les côtes d'Italie[258]. En septembre, il participe à des bombardements opérés contre plusieurs ports du royaume de Piémont-Sardaigne, allié à l'Autriche depuis le 25 juillet précédent : Nice et Villefranche puis, le 23 octobre, Oneille, près de Gênes ; en décembre, il est en rade d'Ajaccio pour prendre part à une expédition contre la Sardaigne[259].

Le fait que Missiessy a repris la mer ne doit pas nous amener à supposer que l'indiscipline des équipages a disparu ni que l'ancienne discipline a reparu. Sur nombre de bâtiments, on assiste au développement, entre marins et officiers, d'une familiarité « égalitaire » comprenant le tutoiement et des « repas civiques » réunissant les hommes de tous grades autour d'une même table. Cependant, l'amiral Truguet – chef respecté qui prend bientôt part à la politique maritime de la République après une courte période d'emprisonnement[260] – parvient à obtenir l'obéissance de ses hommes au sein de l'escadre de Méditerranée. C'est un cas isolé : ainsi, en février 1792, Bougainville, fait vice-amiral dans la même promotion que celle qui a vu Missiessy devenir capitaine de vaisseau, écrit au Ministre de la Marine que *« la discipline militaire, cette discipline sainte sans laquelle ne peut exister une armée navale, est anéantie »*, avant de dénoncer *« les excès répétés d'une insubordination consacrée par l'impunité »*[261].

---

[257] « Chef-de-file », dans WILLAUMEZ Jean-Baptiste Philibert – *Dictionnaire de marine*, Harvard College Library, 1831, p.149

[258] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy / Notice sommaire…

[259] « Centaure », dans ROCHE Jean-Michel – *Dictionnaire des bâtiments de la flotte de guerre française – Tome 1 : de Colbert à nos jours, 1671 – 1870*, éd. Maury Millau, 2005, p.312

[260] « Truguet (Laurent-Jean-François, comte) », dans TAILLEMITE Etienne – *Dictionnaire des marins français*, Editions Maritimes et d'Outre-Mer, 1982, p.328

[261] Louis Antoine de Bougainville, cité par TAILLEMITE Etienne – *L'histoire ignorée de la Marine française*, Perrin, 2003, p.281

Le 1er janvier 1793, Missiessy est donc fait contre-amiral, mais n'a guère le temps de jouir de cette nouvelle promotion : la Terreur le rattrape et, le 21 mai, victime de la répression qui fait rage contre les anciens nobles soupçonnés de comploter contre la République, il est débarqué à Toulon et incarcéré avec sa famille au *« fort de la Malgue »*[262], sur les hauteurs à l'Est de Toulon, *« avec tous les notables de la ville, en tant que noble et suspect »*[263].

L'insurrection de Toulon

La fin du premier semestre 1792 marque, avec les déboires français des premiers temps de la guerre contre l'Autriche et la Prusse, le début de la *« dictature jacobine »* : domination politique, idéologique et morale s'étendant du mois de mai de cette année jusqu'à la chute de Robespierre et de ses alliés, en juillet 1794. Les prémices se font sentir tôt à Toulon, à nouveau secouée par des conflits, cette fois entre Jacobins et modérés, chacun des deux partis aspirant à prendre le contrôle de la ville : la lutte, d'abord latente au début de l'été 1791, a tôt fait de devenir sanglante (premières violences le 23 août) et de tourner à l'avantage des Jacobins, qui s'approprient le contrôle de l'administration et de la justice[264]. Cet épisode est la première des phases successives de violence qui amènent, moins de deux ans plus tard, les Toulonnais à renverser la municipalité et à faire sécession avec les autres révoltes populaires qui éclatent dans le Midi et l'Ouest courant 1792 et en mars 1793. Toulon représente cependant un cas particulier au sein de ce vaste mouvement car, à la différence par exemple de Marseille qui ne fait finalement que contester la toute-puissance jacobine[265], la réaction toulonnaise évolue en vertu des événements pour devenir un soulèvement non seulement contre-révolutionnaire, mais par surcroît royaliste, ce qui va avoir les conséquences les plus dramatiques pour la ville et ses habitants.

La Convention jacobine toulonnaise, dont la chasse systématique aux éventuels comploteurs antirépublicains a conduit Missiessy en prison, doit bientôt faire face à une

[262] Le même fort Lamalgue qui existe encore et se trouve aujourd'hui dans le quartier du Mourillon.
[263] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…
[264] Michel Vovelle, « Toulon », dans SOBOUL Albert – *Dictionnaire historique de la Révolution Française*, Paris, PUF, 1989, p.1040
[265] Ibidem, pp.720-722

situation nouvelle, car la colère populaire gronde contre elle. Après avoir subi les actions d'opposants armés puis les avoir écrasés (27 juillet – 11 août 1792), ce qui a donné lieu à des débordements sanglants, elle tente d'imposer son autorité de manière radicale, à la fois en monopolisant et en centralisant le pouvoir (fermeture des sections en octobre 1792) et en punissant les opposants, qu'ils soient « terroristes » ou « pendeurs » (exécutions à partir de janvier 1793)[266]. Soucieuse de redynamiser l'activité militaire, elle pousse les ouvriers de l'arsenal à travailler avec une ardeur renouvelée pour relancer la production navale, cela à la fois en rétablissant la discipline à terre – laquelle avait quasiment disparu, comme on le sait, avant même que s'éteigne l'Ancien Régime – et en limitant les responsabilités civiques imposées aux travailleurs, dispensés du service de la milice pour se consacrer pleinement à leur labeur[267].

Le contexte économique joue en défaveur des Jacobins. La dévalorisation de plus en plus accentuée des assignats, qui sont alors le seul mode de paiement du personnel de l'arsenal, renforce la rancœur populaire : cette incapacité à maintenir – ou plutôt à restaurer – le niveau de vie des travailleurs engendre une désaffection populaire de plus en plus virulente à l'encontre de la municipalité[268]. La situation dégénère en juin 1793, après le coup d'Etat parisien qui provoque la chute des Girondins (31 mai – 2 juin) : un nouveau mouvement insurrectionnel, venant s'ajouter à celui de la Vendée déjà en armes, touche les grandes villes du Midi et près de soixante départements[269]. La situation des Jacobins toulonnais est de plus en plus intenable tandis que la ville devient un refuge, discret d'abord, évident bientôt, pour les contre-révolutionnaires, dont le nombre et l'influence croissent de jour en jour.

> *L'intrigue travaille, l'incertitude règne, la méfiance s'établit, les opinions divaguent* […]. *Des hommes qui aiment également la patrie s'accusent réciproquement de vouloir rétablir la royauté, de prétendre fédéraliser la République.*[270]

[266] Malcolm Crook, « Le mouvement sectionnaire à Toulon en juillet-août 1793 », dans LEBRUN François et DUPUY Roger – *Les résistances à la Révolution*, actes du colloque de Rennes (17 – 21 septembre 1985), Paris, Imago, pp.151-152
[267] Ibidem, p.152
[268] Ibidem, p.152
[269] TULARD Jean, FAYARD Jean-François et FIERRO Alfred – *Histoire et dictionnaire de la Révolution française (1789 – 1799)*, Robert Laffont, Paris, 1987, p.143
[270] Adresse envoyée par les Jacobins de Toulon à la Convention, 24 juin 1793, citée par LEBRUN François et DUPUY Roger – *Les résistances à la Révolution*, actes du colloque de Rennes (17 – 21 septembre 1985), Paris, Imago, p.152

Au reste, à bord des navires, malgré les émigrations, retraits de commandements et emprisonnements, l'indiscipline persiste : en juin 1793, les équipages de deux frégates parties de Toulon, l'*Aréthuse* et la *Topaze*, se mutinent. C'est avec la célébration du 14 juillet que l'exaspération générale et l'opposition à la municipalité prennent une tournure nouvelle et définitive. Le 12, une pétition demande la réouverture des sections, laquelle est accordée dès le 13 par les Jacobins qui, isolés, n'ont d'autre choix que de céder : le 17, le club est fermé et les quarante-huit commissaires des sections tout juste recréées s'approprient le pouvoir municipal[271]. Réunies en un Comité général, elles deviennent souveraines et entreprennent de juger les anciens maîtres de la cité et leurs alliés supposés, accusés de *« dénonciations hasardées et calomnieuses, des contributions extorquées à main armée, des désarmements, des emprisonnements, des destitutions arbitraires et illégales, des brigandages, des massacres et tous les excès… »*[272]. Avant même la chute de la municipalité, alors qu'elle est déjà vacillante, les Missiessy sont libérés, le 30 juin, après presque six mois d'emprisonnement[273]. Ils sont bientôt remplacés dans les geôles et sur le *Thémistocle*, bateau-prison de la ville, par les victimes de la *« terreur blanche »* qui commence, menée par les sections[274].

Parmi les nobles et les notables qui viennent de retrouver la liberté, deux tendances se forment : ceux qui prennent une part active à la nouvelle politique municipale ou tout au moins la soutiennent et ceux, plus réservés, qui, à l'image de la majorité des ouvriers de l'arsenal et des petits commerçants jusqu'alors déçus dans leurs espoirs, se retranchent dans l'attentisme et dans l'observation de la politique menée par les sections[275]. Nous ne savons pas quelles sont les opinions de Missiessy durant cette crise. Le fait qu'il ne fasse pas parler de lui laisse deviner une réserve vis-à-vis de la politique sectionnaire : nous allons d'ailleurs voir plus loin qu'il a tenté de prendre ses distances, au sens figuré comme au

[271] AMIC Charles – *La flotte de guerre, le port et l'arsenal de Toulon (dernières années de l'Ancien Régime – 1795)*, Université de Nice – Sophia Antipolis, Faculté des Lettres Arts et Sciences Humaines, 1970, p.139

[272] Adresse des sections, 13 août 1793, citée par LEBRUN François et DUPUY Roger – *Les résistances à la Révolution*, actes du colloque de Rennes (17 – 21 septembre 1985), Paris, Imago, p.154

[273] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Extraits des interrogatoires et réponses du citoyen Edouard, Thomas, Burgues Missiessy, et avis du Conseil formé en exécution des arrêtés du Comité de Salut Public et de Sûreté générale de la Convention Nationale du 2 Thermidor

[274] Michel Vovelle, « Toulon », dans SOBOUL Albert – *Dictionnaire historique de la Révolution Française*, Paris, PUF, 1989, p.1041

[275] Malcolm Crook, « Le mouvement sectionnaire à Toulon en juillet-août 1793 », dans LEBRUN François et DUPUY Roger – *Les résistances à la Révolution*, actes du colloque de Rennes (17 – 21 septembre 1985), Paris, Imago, p.155

sens propre, avec la ville rebelle[276]. En revanche, nous retrouvons le plus âgé de ses frères, Claude Laurent (qui était, rappelons-le, sénéchal d'épée au moment de la rédaction des cahiers de doléance de la ville) parmi les décideurs d'alors. Il devient membre du comité général des sections de Toulon et fait partie, en tant que commissaire de la municipalité, des vingt-sept signataires de la déclaration qui, le 24 août, ouvre sous conditions la ville à une escadre anglaise[277].

Pour comprendre cet événement exceptionnel, il faut d'abord voir que les Toulonnais sont dans une situation de plus en plus désespérée. La répression gouvernementale, incarnée par l'armée des Alpes, achève, courant août, de reprendre une à une les villes insurgées et d'écraser les mouvements sécessionnistes du Midi réunis sous la bannière de l'armée départementale des Bouches-du-Rhône[278]. Avec la chute imminente de Marseille et la débâcle générale que cela engendre, Toulon, en passe de devenir le dernier bastion de la contre-Révolution dans le Sud, accueille dans ses murs un nombre croissant de réfugiés. Dans le même temps, une escadre britannique commandée par l'amiral Samuel Hood, commandant en chef de la *Royal Navy* en Méditerranée[279], croise au large. Les royalistes, favorables à un rapprochement avec les Anglais et motivés par les offensives des armées européennes coalisées contre la République, dominent de plus en plus nettement les sections. Des négociations sont entamées entre celles-ci et l'amiral, dans le but d'obtenir une aide militaire[280]. Tandis que l'armée révolutionnaire approche, Toulon, n'ayant aucune chance de tenir un siège, préfère *« se soumettre à Hood qu'au féroce Robespierre »*[281]. Un choix auquel la majorité des Toulonnais terrorisés par la répression qui les menace a tôt fait de se rallier, mais également auquel, naturellement ulcérés par l'éventualité de laisser entrer l'ennemi traditionnel dans la rade, les marins et autres ouvriers de l'arsenal sont opposés : une partie du personnel, menée par l'amiral de Saint-Julien, tente sans succès d'empêcher ce que soit conclu l'accord avec Hood[282].

---

[276] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Extraits des interrogatoires et réponses du citoyen Edouard, Thomas, Burgues Missiessy, et avis du Conseil formé en exécution des arrêtés du Comité de Salut Public et de Sûreté générale de la Convention Nationale du 2 Thermidor

[277] HAVARD Oscar – *Histoire de la Révolution dans les ports de guerre*, Paris, Librairie Nationale, 1911, p.308

[278] Malcolm Crook, « Le mouvement sectionnaire à Toulon en juillet-août 1793 », dans LEBRUN François et DUPUY Roger, opus cité, p.157

[279] GODECHOT Jacques – *La contre-révolution – doctrine et action. 1789 – 1804*, Paris, PUF, 1961, p.260

[280] Ibidem, pp.261-262

[281] M. Isnard, cité par Malcolm Crook, « *Le mouvement sectionnaire à Toulon en juillet-août 1793 »*, dans LEBRUN François et DUPUY Roger – *Les résistances à la Révolution*, actes du colloque de Rennes (17 – 21 septembre 1985), Paris, Imago, p.157

[282] GODECHOT Jacques, opus cité, p.262

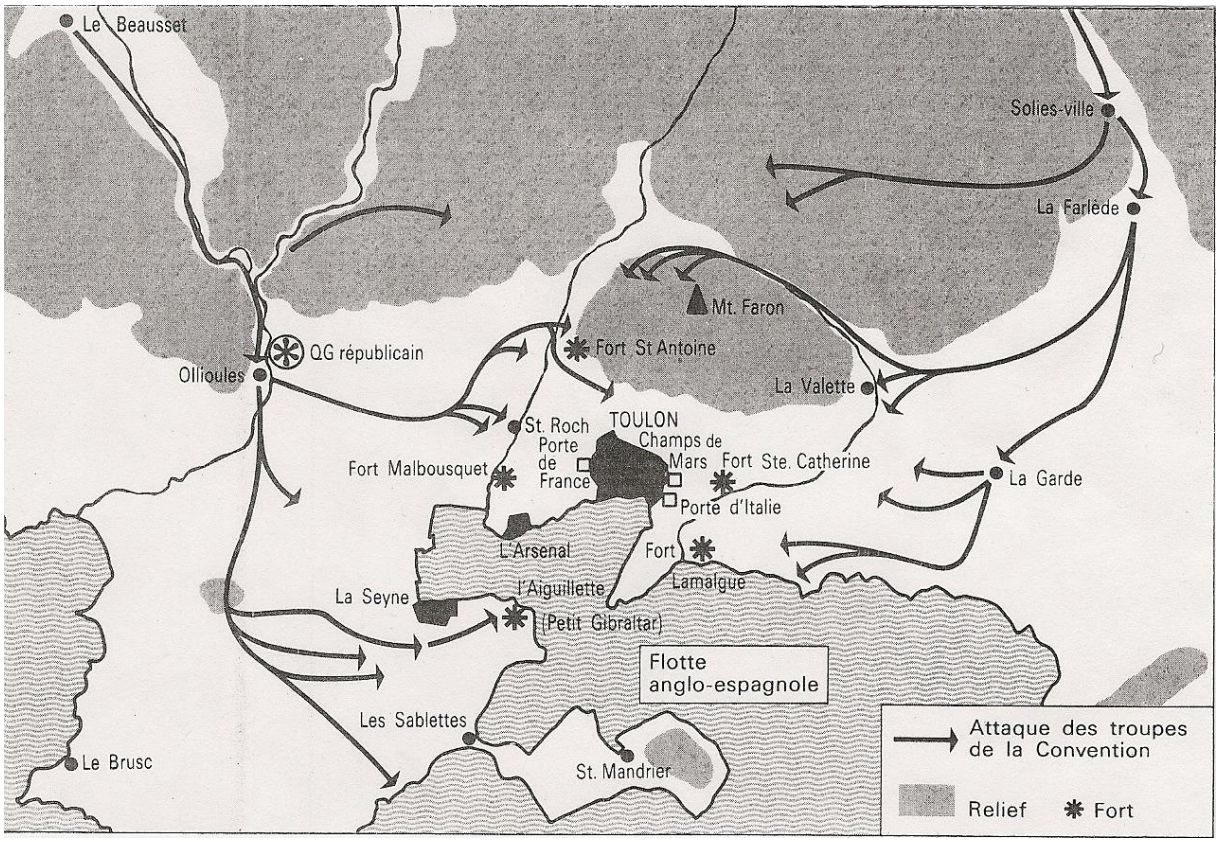
Nous n'allons pas détailler longuement le siège de Toulon en lui-même, nous intéressant surtout à ses conséquences. L'escadre anglaise se présente devant la ville le 29 août[283]. A la mi-septembre, Hood ayant envoyé des demandes de renfort, elle est rejointe par plusieurs bâtiments des flottes espagnole et napolitaine[284] : la ville, son port et son arsenal représentent un enjeu d'importance pour l'Angleterre, qui a tout intérêt à s'investir pleinement dans la bataille qui commence.

> *The commercial advantages that would result to England by the retention of Toulon as a British settlement, are, in every point of view, inestimable !*
>
> *I know not if it can be rendered impregnable on the land side, but I am sure that every effort should be made to effect it, and do not hesitate to declare that it is not only worth that expence, but if England can retain it, it will be found worth the whole expence of the war !*
>
> *To point out all the great and political and commercial advantages that would arise from the possession of this place, would fill a volume.*[285]

Dès ce même mois de septembre, l'armée conventionnelle du général Carteaux attaque par l'ouest, tandis que l'armée d'Italie du général de La Poype, appelée en hâte, établit ses positions à l'est[286]. Malgré cette offensive conjointe, les opérations piétinent jusqu'en décembre : Toulon est solidement ceinturée par son réseau de forts, de fortins et de bastions et sa défense est renforcée par les soldats anglais, espagnols et napolitains. Cependant, le fameux premier fait d'armes du capitaine Bonaparte, en l'occurrence la prise d'un réseau de quatre redoutes de la première importance stratégique (le « Petit Gibraltar ») le 17 décembre, met la rade – et donc les navires – à la merci de l'artillerie française, ce qui engendre un désordre fatal dans l'organisation de la défense de la ville, amenant la chute successive des autres forts et sonnant le glas de la résistance toulonnaise à la puissance jacobine[287].

[283] Michel Vovelle, « Toulon », dans SOBOUL Albert – *Dictionnaire historique de la Révolution Française*, Paris, PUF, 1989, p.1041
[284] Ibidem, p.1041
[285] ADV 1/J/210 – II°) Remarks on Toulon, september 1793 : rapport d'un officier anglais anonyme
[286] Michel Vovelle, « Toulon », dans SOBOUL Albert, opus cité, p.1041
[287] Ibidem, p.1042

Figure 5 - La prise de Toulon



Le siège de Toulon (1793), dans Michel Vovelle, « Toulon », dans SOBOUL Albert – *Dictionnaire historique de la Révolution Française*, Paris, PUF, 1989, p.1042

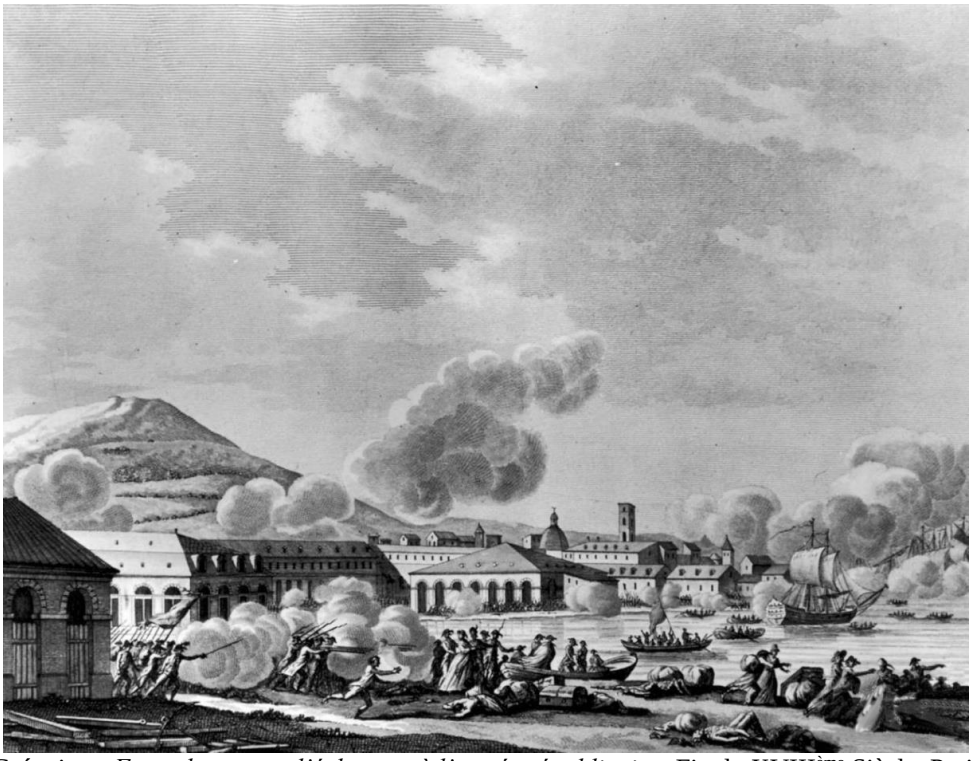
Une fois le désastre consommé, Anglais, Espagnols et Napolitains rembarquent précipitamment sous le feu des assaillants et tentent, avec un succès mitigé, d'incendier l'arsenal ainsi que les bâtiments français dont ils n'ont pas le temps de s'emparer (l'ensemble est sauvé des flammes par le dévouement des ouvriers et des bagnards)[288]. Ils emmènent, avec une bonne volonté variable, ceux des Toulonnais qui parviennent à s'embarquer à temps. Chacun tente en effet de fuir comme il peut, les uns à bord des bâtiments de guerre, les autres à l'aide d'embarcations diverses : sur les 16 000 habitants qu'est censée compter la ville, il n'en demeure que 7 000 lors de l'entrée des troupes républicaines, le 19 décembre : à peu près 7 500 des 9 000 qui disparaissent alors se trouvent à bord des navires de guerre qui évacuent le port[289]. Jusqu'à la fin du mois, la répression frappe, provoquant la mort de 700 à

[288] Michel Vovelle, « Toulon », dans SOBOUL Albert – *Dictionnaire historique de la Révolution Française*, Paris, PUF, 1989, p.1042

[289] MASSON Philippe – *Histoire de la marine – Tome I : l'ère de la voile*, Charles Lavauzelle, Paris, 1983, p.297

800 personnes, auxquelles s'ajoutent les 290 exécutions prononcées ultérieurement par la commission révolutionnaire[290].

Figure 6 - L'évacuation de Toulon



Grégoire – *Fuyards tentant d'échapper à l'armée républicaine*. Fin du XVIII[ème] Siècle. Paris, Bibliothèque Nationale. Photo Time Life Pictures. http://www.life.com/image/50691044 [page consultée le 16 août 2009]

On distingue, en arrière-plan, l'arsenal en flammes.

Cette phase de chaos, cette terreur qui s'abat sur la ville rebelle bientôt rebaptisée Port-la-Montagne (décret du 5 Nivôse An II [25 décembre 1793]) et partiellement repeuplée par de « vrais républicains », marque également le début d'une période de la vie de Missiessy dont nous ne savons à peu près rien. Au moment de fuir Toulon, ses deux frères, leurs femmes et leurs enfants émigrent tous en Espagne[291]. L'aîné, Claude Laurent, âgé de 58 ans,

[290] Michel Vovelle, « Toulon », dans SOBOUL Albert – *Dictionnaire historique de la Révolution Française*, Paris, PUF, 1989, p.1041

[291] AN BB/1/79 – Ministère de la Justice, Division des Emigrés, Bureau des Emigrés, Décision motivée de la Commission des Emigrés concernant Claude Laurent Burgues de Missiessy, Suzanne Joséphine et Marie Anne François Alexandrine ses filles ; AN BB/1/79 – Ministère de la Justice, Division des Emigrés, Bureau des Emigrés, Décision motivée de la Commission des Emigrés concernant Joseph Marie Burgues de Missiessy et Anne Julie Gineste sa femme

avait obtenu la permission de se retirer du service avec le grade de brigadier des armées navales le 18 janvier 1786[292] : on le retrouve dans les archives à partir de 1802, tandis que, rentré en France, il multiplie les démarches pour obtenir le rétablissement de sa pension de retraite[293]. Joseph Marie, que nous avons déjà rencontré à plusieurs reprises, est encore relativement jeune (40 ans) et au cœur de sa carrière lors des événements : il sert, pour un temps, dans la Marine espagnole, en tant que lieutenant de vaisseau[294]. Edouard Thomas émigre en Italie plutôt que d'accompagner ses frères[295] : il y demeure durant toute l'année 1794 et rentre en France dès mai 1795, après la Terreur[296].

Qu'est-ce ce qui a amené cette séparation de la famille dans la fuite ? Il peut évidemment ne s'agir que du hasard des embarquements effectués dans la panique. Cette éventualité ne paraît cependant pas suffisante, car Missiessy aurait pu rejoindre l'Espagne par la suite pour y retrouver les siens. Cela peut également être le fait de divergences d'aspirations, voire d'opinions, entre le cadet et ses frères : cette possibilité est étayée par le fait que l'aîné encore en activité, Joseph Marie, a décidé de servir un royaume Bourbon plutôt que la République, tandis qu'Edouard Thomas profite rapidement d'une occasion de regagner la France, comme on va le voir.

La fortune des Burgues de Missiessy en 1793

Avant de nous intéresser aux conséquences des événements de 1793, il faut nous arrêter sur le fait que, dans la famille Burgues de Missiessy, la période de l'insurrection est aussi celle d'un deuil : Jacques Gabriel, le père de Claude Laurent, Joseph Marie et Edouard Thomas Burgues de Missiessy, est décédé le 16 mars 1793 à l'âge de 78 ans[297]. En octobre,

[292] ABM C00/D03 – Enregistrement du Contrôle de la Marine à Toulon, 8 septembre 1786 ; AN Marine C/7/210 – Brevet de brigadier des armées navales de Claude Laurent Burgues de Missiessy, 18 janvier 1786

[293] ABM C00/D05 – Documents officiels relatifs à l'amnistie de Claude Laurent Burgues de Missiessy ; AN BB/1/79 – Rapport et avis motivé du Ministère de la Justice, Division des Emigrés, Commission des Emigrés, concernant la personne de Claude Laurent Burgues de Missiessy, 21 Floréal An VIII [11 mai 1800]

[294] SHM CC/7/368 – Dossier personnel de Joseph Marie Burgues de Missiessy / Fiche récapitulative des états de service de Joseph Marie Burgues de Missiessy établie par le Minisère de la Marine et des Colonies, 23 novembre 1818

[295] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy / Notice sommaire…

[296] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…

[297] ABM – Copie du livre de raison de la famille Burgues de Missiessy, année 1793 ; ADV 3/E/42/5 – Archives notariales Jean Coulomb, année 1793, dossier n°817 : Liquidation de légitime entre les citoyens Joseph Marie,

les trois frères, ainsi que Félix Magdelon Gineste, officier de marine lui-même[298] et qui a épousé en 1759 leur sœur Suzanne Catherine, se réunissent pour effectuer la liquidation de légitime (liquidation de succession)[299] : cela nous permet de porter un regard sur la fortune de la famille juste avant que l'émigration la prive de ses biens fonciers ainsi que, dans une mesure inconnue, de sa fortune.

Sans surprise, l'héritier universel de Jacques Gabriel est l'aîné de la fratrie. Ses frères et sa sœur ont demandé durant l'été que soit dressé l'inventaire des biens laissés par leur père, ainsi qu'une estimation de l'ensemble[300]. On se souvient que tous ne sortent de prison qu'à la fin du mois de juin, ceci expliquant pourquoi ces démarches interviennent plus de six mois après le décès. L'inventaire ainsi dressé est détaillé ci-après, en vertu du compte-rendu effectué devant notaire[301].

Edouard Thomas et Felix Magdelon Gineste en qualité de mari et maître de la loi et droits de Suzanne Catherine Burgues, et Claude Laurent Burgues son frère aîné

[298] « Burguès de Missiessy », dans VITON DE SAINT-ALLAIS Nicolas – *Nobiliaire universel de France, ou Recueil général des généalogies – Tome 2*, Librairie Bachelin-Deflorenne, 1873, p.80

[299] ABM – Livre de raison de la famille Burgues de Missiessy, année 1793 ; ADV 3/E/42/5 – Archives notariales Jean Coulomb, année 1793, dossier n°817 : Liquidation de légitime entre les citoyens Joseph Marie, Edouard Thomas et Felix Magdelon Gineste en qualité de mari et maître de la loi et droits de Suzanne Catherine Burgues, et Claude Laurent Burgues son frère aîné

[300] ADV 3/E/42/5 – Archives notariales Jean Coulomb, année 1793, dossier n°817 : Liquidation de légitime entre les citoyens Joseph Marie, Edouard Thomas et Felix Magdelon Gineste en qualité de mari et maître de la loi et droits de Suzanne Catherine Burgues, et Claude Laurent Burgues son frère aîné

[301] ADV 3/E/42/5 – Archives notariales Jean Coulomb, année 1793, dossier n°817 : Liquidation de légitime entre les citoyens Joseph Marie, Edouard Thomas et Felix Magdelon Gineste en qualité de mari et maître de la loi et droits de Suzanne Catherine Burgues, et Claude Laurent Burgues son frère aîné

Figure 7 - Inventaire des biens de Jacques Gabriel Burgues de Missiessy en 1793

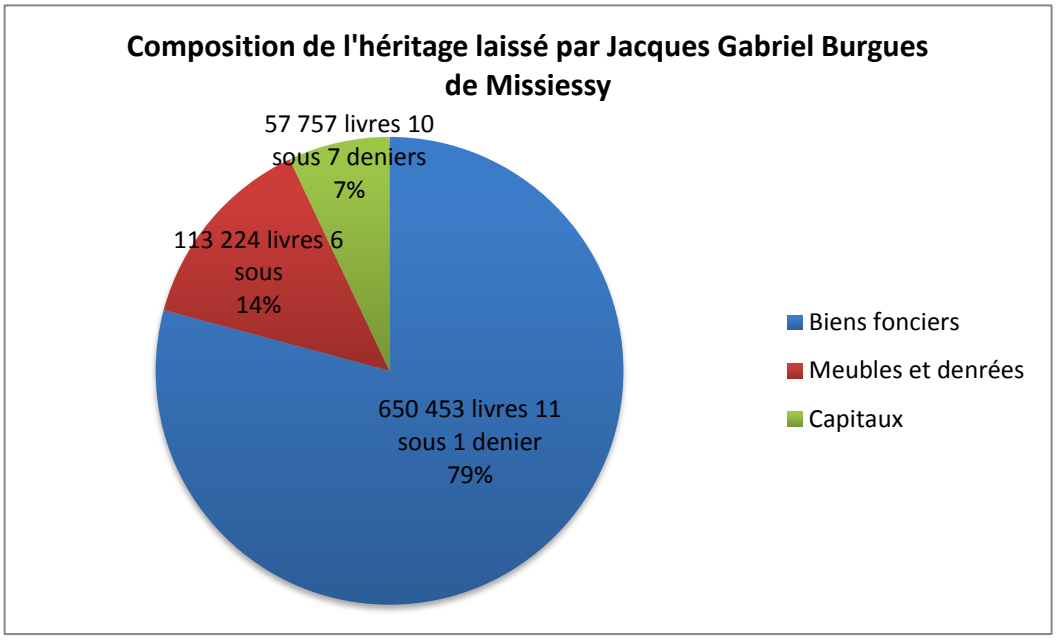
	Biens fonciers	**Valeur**
1	Une maison à Toulon	43 176 livres 10 sous
2	Une maison à Toulon	6 680 livres
3	Une maison à Toulon	10 546 livres 13 sous
4	Une maison à Toulon	20 260 livres
5	Une maison à Toulon	42 120 livres 10 sous
6	Un magasin faisant partie d'une maison	4 332 livres
7	Un magasin attenant au premier et servant de cellier	1 460 livres
8	Un magasin servant de cellier	1 887 livres
9	Deux appartements au-dessus du second cellier	413 livres
10	Un grand magasin dit « le grand cellier »	3 993 livres
11	Autres appartements dans le même immeuble	3 780 livres
12	Une maison à Toulon	9 657 livres
13	Une maison à Toulon	41 896 livres
14	Un jardin dans le « quartier Missiessy » (!)	20 372 livres 3 sous 6 deniers
15	Un jardin, une bastide et un puit	20 419 livres 11 sous
16	Un jardin potager et ses dépendances	27 222 livres 15 sous
17	Un jardin potager et ses dépendances	18 584 livres 19 sous
18	Un jardin potager et ses dépendances	17 508 livres 3 sous 6 deniers
19	Un jardin potager et ses dépendances	18 153 livres un sou
20	Un jardin potager et ses dépendances	17 605 livres 10 sous
21	Un pré	37 911 livres 10 sous
22	Un pré	3 850 livres 4 sous
23	Un domaine avec vignes, oliviers, arbres fruitiers, prairie, bâtiment, « canal de Missiessy » et jardin dépendant	72 531 livres 15 sous
24	Une terre fermable	24 118 livres 15 sous
25	Une terre fermable	14 869 livres 10 sous
26	Une terre close de murailles comportant vignes et oliviers	25 227 livres 8 sous

27	Une terre comportant vignes, oliviers, figuiers, arbres fruitiers et une bastide avec ses dépendances	141 876 livres 10 sous
Total		**650 453 livres 11 sous 1 denier**

Capitaux	**Valeur**
28	2 136 livres 18 sous 11 deniers
29	308 livres 8 sous
30	4 162 livres 10 sous
31	3 195 livres
32	2 119 livres 6 sous 6 deniers
33	2 086 livres 19 sous 10 deniers
34	6 226 livres 13 sous
35	5 080 livres
36	3 172 livres
37	1 038 livres 9 sous 10 deniers
38	619 livres 11 sous 8 deniers
39	303 livres 16 sous
40	641 livres 4 sous
41	16 041 livres 13 sous 4 deniers
42	529 livres 3 sous 4 deniers
43	635 livres 17 sous 6 deniers
44	1 216 livres 10 sous
45	631 livres 4 sous
46	335 livres 9 sous 10 deniers
47	3 277 livres 10 deniers
Total	**53 757 livres 10 sous 7 deniers**

	Meubles et denrées	**Valeur**
48	Meubles et effets de maison, y compris argenterie, bijoux, futailles	30 422 livres 9 sous
49	Meubles, effets et dépendances du ménage trouvé dans la maison de campagne de Missiessy	2 623 livres 1 sou
50	Vin trouvé dans un cellier et une cave	2 233 livres 5 sous
51	Somme prélevée par l'aînée après le décès	2 945 livres 10 sous

52	Dot de Suzanne Catherine	40 000 livres
53	Contrat de mariage de Joseph Marie	35 000 livres
Total		**113 224 livres 6 sous**



Jacques Gabriel Burgues de Missiessy possédait donc sept maisons urbaines, quatre magasins et plusieurs appartements. Au moins une partie de ces biens est regroupée dans la même zone : les maisons n° 1 à 5 se trouvent respectivement aux numéros 10, 12, 11, 8 et 4 de la *« rue pome de pin »* (laquelle, gratifiée de son second « m », existe toujours et débouche directement sur le port) ; les magasins n°6, 7, 8 et 10 sont aussi dans cette rue, de même que les appartements 9 et 11 qui se trouvent dans le même immeuble que les magasins 8 et 10. Les maisons n° 12 et 13 sont respectivement au numéro 22 de la *« rue notre dame »* et au numéro 6 de la *« rue république »*, mais nous ignorons où celles-ci se situaient et donc si elles étaient proches de la *« rue pome de pin »* : cet ensemble constitue peut-être tout ou partie de ce que le bien n°14 désigne comme étant le *« quartier Missiessy »*, mais il nous est impossible d'émettre, à ce propos, mieux qu'une supposition. Rien n'est spécifié concernant l'usage fait de ces propriétés.

La possession de biens fonciers urbains est le fait de tous les officiers du Grand Corps qui sont aînés de famille (entendons là : qui possèdent quelque fortune)[302]. Les

[302] VERGE-FRANCESCHI Michel – *La Royale au temps de l'amiral d'Estaing*, La Pensée Universelle, 1977, p.229

officiers de marine sont certes avant tout, en leur qualité de nobles, des propriétaires terriens. Néanmoins, ce sont également des hommes qui réinvestissent les bénéfices de leurs terres dans l'achat de propriétés urbaines[303]. On peut certainement comprendre cela en considérant que, bien que possédant un domaine familial dans l'arrière-pays, ils vivent une partie de l'année à proximité du port auquel ils sont rattachés : ils sont en permanence au contact de la population, des commerçants qui leur fournissent ce dont ils ont besoin pour le service ou le privé, des familles de leurs pairs, etc. Il n'y a rien d'étonnant à ce que, seigneur de ses terres, l'officier soit aussi un seigneur urbain. De plus, le fait que les magasins servent généralement de celliers (trois celliers pour un magasin à usage inconnu) n'a rien non plus de surprenant : nous avons vu que Jacques Gabriel possède plusieurs vignobles. Les officiers entreposent leurs propres tonneaux de vin dans leurs propres celliers : la pratique est tellement courante que le Grand Corps a, d'une seule voix, demandé et obtenu l'exemption du versement des droits de rèves (taxe sur l'entrée des denrées dans l'enceinte de la ville)[304]. Cela n'est pas anodin : si les équipages embarqués sur les bâtiments du Roi sont nourris et abreuvés aux frais de ce dernier, il n'en va pas de même des officiers, qui le sont, eux, à la table du commandant et sur ses finances, quoiqu'il reçoive un dédommagement de l'Etat : son navire est donc, par excellence, le lieu où l'officier commandant doit tenir son rang. On ne s'étonnera donc pas que le vin domanial soit stocké à proximité du port pour pouvoir être embarqué avec plus de facilité et employé au bénéfice du prestige de celui auquel il appartient. Il n'est pas précisé en quoi consistent exactement les 53 757 livres, 10 sous et 7 deniers de capitaux : probablement s'agit-il de créances, puisqu'à chaque capital désigné est rattaché le nom d'une personne.

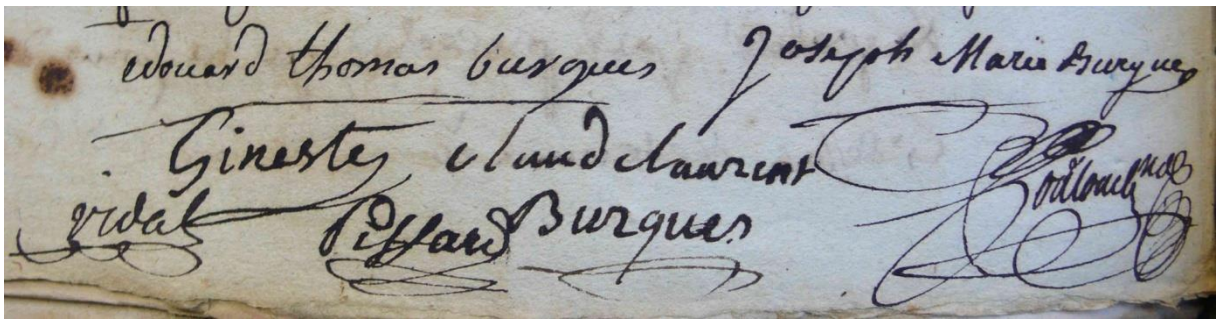
L'évaluation de la valeur totale des biens laissés par Jacques Gabriel Burgues de Missiessy est donc de 818 815 livres, 14 sous et 8 deniers. Il faut soustraire de cette somme 49 840 livres et 3 deniers de frais divers : restent donc 768 975 livres, 14 sous et 5 deniers. Il est spécifié que les deux cadets et leur sœur doivent toucher chacun 64 081 livres, 6 sous et 2 deniers, ce qui donne donc un total de 192 243 livres, 18 sous et 6 deniers pour ces trois personnes, soit 25% de l'évaluation de la valeur totale des biens hérités : les 75% qui restent reviennent à l'héritier universel, Claude Laurent. Ses cadets se plaignent de ce partage : ils déclarent estimer que les biens immobiliers que leur frère leur laisse en paiement de leur part ont été surévalués, tandis que ceux qu'il conserve ont été sous-évalués. Claude Laurent leur

[303] VERGE-FRANCESCHI Michel – *La Royale au temps de l'amiral d'Estaing*, La Pensée Universelle, 1977, p.229
[304] Ibidem, p.232

propose de porter à 72 000 livres la part de chacun, ce qui est conjointement accepté par les intéressés[305].

Au total, Edouard Thomas touche 73 871 livres, 5 sous et 7 deniers : il reçoit 7 225 livres et 1 sou de droit de légitime maternel et une portion héréditaire à hauteur de 883 livres, 4 sous et 6 deniers de la pension de Gabrielle Agnès Burgues, sa sœur, décédée en janvier 1784 et qui a légué la moitié de ses biens et revenus à Claude Laurent et l'autre moitié à Joseph Marie, Edouard Thomas et Suzanne Catherine. De la somme de 80 108 livres, 5 sous et 7 deniers ainsi obtenue, sont soustraites 6 237 livres reçues de son père par le passé. Sur un total initial de 79 608 livres, 5 sous et 7 deniers (après ajout de ses propres parts d'héritage en provenance de sa mère et de sa sœur), Joseph Marie touche 38 620 livres, 18 sous et 11 deniers : sont soustraites 40 987 livres, 6 sous et 8 deniers obtenues de son père au moment de son mariage avec Anne Julie Gineste, sœur de son beau-frère Félix Magdelon[306]. Suzanne Catherine, enfin, touche 42 606 livres, 12 sous et 3 deniers, une fois retirés les 31 737 livres, 6 sous et 8 deniers alloués par son père lors de son propre mariage avec Félix Magdelon Gineste[307].

Figure 8 - Signatures des frères Missiessy et de Félix Magdelon Gineste



Signatures de Claude Laurent, Joseph Marie et Edouard Thomas Burgues [de Missiessy] ainsi que de Félix Magdelon Gineste en 1793[308]. Photo F. Mira Marques. Draguignan, Archives Départementales du Var.

[305] ADV 3/E/42/5 – Archives notariales Jean Coulomb, année 1793, dossier n°817 : Liquidation de légitime entre les citoyens Joseph Marie, Edouard Thomas et Felix Magdelon Gineste en qualité de mari et maître de la loi et droits de Suzanne Catherine Burgues, et Claude Laurent Burgues son frère aîné

[306] VERGE-FRANCESCHI Michel – *Les officiers généraux de la Marine royale (1715 – 1774). Origines – Condition – Services*, Thèse d'Etat, Paris, Librairie de l'Inde, 1990 (sept volumes), p.1497

[307] ADV 3/E/42/5 – Archives notariales Jean Coulomb, année 1793, dossier n°817 : Liquidation de légitime entre les citoyens Joseph Marie, Edouard Thomas et Felix Magdelon Gineste en qualité de mari et maître de la loi et droits de Suzanne Catherine Burgues, et Claude Laurent Burgues son frère aîné

[308] ADV 3/E/42/5 – Archives notariales Jean Coulomb, année 1793, dossier n°817 : Liquidation de légitime entre les citoyens Joseph Marie, Edouard Thomas et Felix Magdelon Gineste en qualité de mari et maître de la loi et droits de Suzanne Catherine Burgues, et Claude Laurent Burgues son frère aîné.

Exil et retour

La question se pose naturellement de savoir quels ont été les sentiments de Missiessy vis-à-vis de la Révolution. On ne peut ignorer de quelle manière le ci-devant fraîchement émigré a su tirer parti des événements et de ses propres ressources pour assurer à la fois son retour rapide et la reprise de ses activités, prouvant ainsi que, plutôt que fidèle au régime monarchique, comme le sont demeurés ses aînés, il préfère l'être à la France et à sa carrière. La conversion aux « idées nouvelles » est courante parmi les officiers, nobles ou pas, ayant participé à la guerre d'Indépendance américaine. Les valeurs prônées par les *Insurgents*, puis leur victoire donnant à penser aux contemporains que les discours philosophiques du Siècle ne relèvent pas de la seule utopie, ont joué un rôle important dans l'apparition des mouvements révolutionnaires qui se développent en Europe à partir de 1779. La guerre d'Indépendance a exercé, en particulier via certains réseaux, une influence décisive sur les esprits des hommes y ayant pris part[309]. Ainsi le chevalier de Borda, le marquis de Sercey, le comte Villaret de Joyeuse – et bien d'autres –, pour ne citer que des marins, sont-ils trois exemples lumineux de nobles ayant pris le parti de s'intégrer au nouveau régime et d'en assimiler les valeurs humanistes et universalistes, là où nombre de leurs pairs se détournent de lui, parfois pour mieux le combattre. Il n'en demeure pas moins malaisé de tirer une conclusion quant aux convictions intimes de Missiessy, car ses documents personnels ne laissent rien supposer : cette discrétion dans ses opinions – ou bien ce désintérêt pour les idéologies – se remarque tout au long de sa vie.

De son séjour italien, nous ne savons guère que ce qu'il a déclaré devant ses juges, après son retour au mois de mai 1795[310] : arrêté en juin, il est interrogé par un conseil composé du maire de Toulon et de plusieurs administrateurs régionaux de la Marine, dont le capitaine de vaisseau et futur vice-amiral Pierre Charles Silvestre de Villeneuve, lequel occupe provisoirement les fonctions de Commandant des Armes (chef de la Marine pour le port de Toulon, en vertu du décret du 3 Brumaire An IV [24 octobre 1795][311])[312].

---

[309] GODECHOT Jacques – *Les révolutions (1770 – 1799)*, Paris, PUF, 1970, pp.103-105

[310] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire… ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Extraits des interrogatoires et réponses du citoyen Edouard, Thomas, Burgues Missiessy, et avis du Conseil formé en exécution des arrêtés du Comité de Salut Public et de Sûreté générale de la Convention Nationale du 2 Thermidor

[311] *Collection complète des Lois, Décrets, Ordonnances, Réglemens, Avis du Conseil d'Etat (de 1788 à 1830 inclusivement, par ordre chronologique) – Tome Huitième*, Paris, Chez A. Guyot et Scribe, Libraires – Editeurs, 1835, p.368

Interrogé quelle était sa qualité.

A répondu qu'il était contre amiral.

Interrogé s'il était en activité de service lorsque les Anglais sont entrés à Toulon.

A répondu que non, qu'il avait quitté son employ sur le vaisseau le Centaure le 25 juillet 1793 voyant que les esprits et sur l'escadre, et dans la commune n'étaient point prononcés pour la République.

Interrogé ou il était pendant le séjour des anglais.

A répondu qu'il n'avait point quitté la commune.

Interrogé s'il n'avait pas tenté de s'évader, et d'aller joindre les armées de la République.

A répondu qu'ayant été en prison au fort Lamalgue le vingt-un mai jusqu'au trente juin suivant, cette arrestation le frappait de suspicion, et qu'il était d'autant plus fondé à le considérer de même, qu'il était cy devant noble contre amiral, et réputé riche.

Interrogé s'il n'a rempli aucune fonction pendant que l'ennemy était maître du port.

A répondu que non.

Interrogé à quelle époque et comment il à quitté Toulon.

A répondu n'avoir cessé de faire des démarches pour passer dans les pays neutres, ce qui est prouvé tant par le passeport qui lui à été délivré par la municipalité de cette commune le vingt neuf octobre, que par la procuration faite par devant le notaire Coulomb pour nommer un procureur pour vaquer à ses affaires pendant son absence. Que son séjour forcé fut prolongé, jusqu'au seize decembre même année […], *époque à la quelle il s'embarqua sur un vaisseau espagnol, ne pouvant passer sur un batiment neutre dans la crainte que ne débarquant sur les cotes, il ne fut exposé à être traité comme émigré.*

Interrogé à quelle époque, il est rentré dans Toulon.

A répondu être arrivé le 5 Prairial [24 mai 1795] *dernier sur une felouque génoise.*

Interrogé ou il a résidé depuis sa sortie jusqu'à sa rentrée.

A répondu, avoir résidé à Gênes, et à Livourne ainsi qu'il atteste par le certificat signé par plusieurs citoyens de Livourne, fait par devant notaire, et légalisé par le Consul de la République le 5 Floréal dernier, et par lui déposé sur le bureau, et par lui retiré. Sa résidence à Gênes est constatée par l'attestation du citoyen La Chaise Consul de la République française en datte du quatre Ventose dernier, an 3ème [22 février 1795], *et par lui retirée.*

Interrogé pourquoi, ayant quitté le territoire de la République, il y était rentré.

---

[312] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Extraits des interrogatoires et réponses du citoyen Edouard, Thomas, Burgues Missiessy, et avis du Conseil formé en exécution des arrêtés du Comité de Salut Public et de Sûreté générale de la Convention Nationale du 2 Thermidor

A répondu que c'était en vertu de la loy du vingt-deux Germinal qui le rappellait ainsi que ceux qui avaient fui pour se soustraire à la Terreur, qu'il était fondé à croire que cette loi lui était applicable d'après l'attestation du Consul de la République à Gênes et de l'envoyé extraordinaire, le tout par écrit, et dont il à déposé les pieces sur le bureau, et retirées.

Déclare en outre que pendant son absence, il n'a cessé de s'occuper de ce qui pouvait être utile à la République, ayant composé un ouvrage relatif à la marine, qu'il à fait parvenir au Comité de salut public, dans le mois de Vendémiaire dernier, et que le Consul de Gênes en avait fait l'envoi. Qu'il à également communiqué à l'envoyé extraordinaire, et au Consul à Gênes des idées favorables à l'interet de la République.

[…]

Considérant que ce citoyen a toujours manifesté les principes les plus purs pour la Révolution, que si pour se soustraire au terrorisme il a été obligé de fuir sa patrie, il n'en a point été séparé moralement puisqu'il a fait un ouvrage relatif à la marine, qui a été présenté au Comité de salut public par le Consul de la République a Gênes, que sa conduite est exempte de tout blâme, estime qu'il doit être mis en liberté si fait n'a été pour qu'il puisse jouir comme tous les autres citoyens persécutés, du bénéfice de la loy du 22 Prairial, que les talents reconnus, et le patriotisme qu'il a manifesté dans les circonstances les plus difficiles, méritent de fixer les regards des Comités du Gouvernement jaloux de rendre à leurs fonctions des officiers instruits, et expérimentés, et qui n'en ont été éloignés que par les éffets de la tirannie qui ont pesés sur la France entiere.[313]

Le retour de Missiessy n'est pas anodin, puisqu'il a lieu après la chute de Robespierre, c'est-à-dire après qu'a pris fin la répression opérée durant la Terreur et après, enfin, qu'ont été votés deux décrets primordiaux le 22 Germinal An III [11 avril 1795] – c'est-à-dire avant la loi mentionnée dans les minutes précitées.

Le premier *« rapporte* [abroge] *celui du 27 mars 1793, par lequel les ennemis de la révolution sont mis hors la loi, et celui du 23 ventose an 2, qui ordonne de regarder et punir comme leurs complices ceux qui les ont recélés »*[314].

[313] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Extraits des interrogatoires et réponses du citoyen Edouard, Thomas, Burgues Missiessy, et avis du Conseil formé en exécution des arrêtés du Comité de Salut Public et de Sûreté générale de la Convention Nationale du 2 Thermidor

[314] *Collection complète des Lois, Décrets, Ordonnances, Réglemens, Avis du Conseil d'Etat (de 1788 à 1830 inclusivement, par ordre chronologique) – Tome Huitième*, Paris, Chez A. Guyot et Scribe, Libraires – Editeurs, 1835, p.75

Le second *« rapporte ceux qui mettent les citoyens hors la loi par suite des événements des 31 mai, 1er et 2 juin* [1793] *»*[315]. Le décret du 22 Prairial An III [10 juin 1795] (lequel est donc voté après le retour de Missiessy) prolonge bientôt le second décret du 22 Germinal, puisqu'il *« étend aux individus qui, par suite des événemens des 31 mai, 1er et 2 juin* [1793]*, auraient disparu pour se soustraire à l'oppression, les dispositions de celui du 22 germinal dernier »*[316]. Les *« événemens des 31 mai, 1er et 2 juin »* 1793 désignent le renversement des Girondins par les Montagnards, circonstance qui a engendré la vague de soulèvements contre-révolutionnaires que l'on a vus, avec, pour Toulon, les conséquences que l'on sait.

En somme, ces textes annulent les mesures judiciaires prises à l'encontre des *« ennemis de la révolution »*, définition vague dans laquelle on retrouve, entre autres, la masse des émigrés : possibilité leur est donc offerte de bénéficier d'une amnistie et de rentrer en France sans être menacés par l'arbitraire. Cela implique tout de même que les candidats à la réhabilitation doivent être politiquement et moralement sains au regard du régime : un homme comme Missiessy, un ci-devant toulonnais ayant pris la fuite après que cette ville a commis son acte de « trahison », est nécessairement suspect. C'est en connaissance de cause qu'il a préparé son retour dans un contexte politique redevenu favorable.

On devine, à la lecture de son interrogatoire, qu'il a su s'attirer la bienveillance du consul de France à Gênes et a pu, par son intermédiaire, s'assurer un premier et utile soutien dans ses projets, tirant parti de ses dix-sept mois d'exil pour poser les jalons d'une réintégration à venir. Cela montre qu'il n'a pas végété avant que les décrets du 22 Germinal le décident à tenter un retour : il semble au contraire qu'il a, depuis sa fuite, nourri le dessein de reprendre sa carrière là où il a été forcé de l'abandonner et qu'il s'est attelé très tôt à optimiser ses chances d'arriver à ses fins. La rédaction de son deuxième ouvrage, ***Installation du vaisseau***, s'intègre dans cette optique : le fait d'offrir le fruit de ses réflexions scientifiques à l'appréciation du Comité de salut public, de sorte que cela serve au bénéfice de la France, joue en faveur de ses intérêts et lui permet, puisqu'il est demeuré *« moralement »* au service de la nation, de se détacher partiellement de la réputation de traîtrise associée à son nom et à sa ville natale.

---

[315] *Collection complète des Lois, Décrets, Ordonnances, Réglemens, Avis du Conseil d'Etat (de 1788 à 1830 inclusivement, par ordre chronologique) – Tome Huitième*, Paris, Chez A. Guyot et Scribe, Libraires – Editeurs, 1835, p.75

[316] Ibidem, p.136

Le fait, enfin, qu'il soit attesté qu'il a nommé *« un procureur pour vaquer à ses affaires pendant son absence »* confirme, s'il en était besoin, sa volonté de regagner la France. Cela montre également qu'il a, dès avant la chute de Toulon, voulu sa propre émigration, ayant aussi effectué *« des démarches pour passer dans les pays neutres »*. Le *« procureur »* nommé par lui et qu'il ne prend pas la peine, peut-être volontairement, de désigner à ses juges, n'est autre que son frère Joseph Marie. Le 29 octobre 1793, le cadet a donné au puîné *« pouvoir pendant son absence, de regir et administrer ses biens, et en consequence déxiger et recevoir de ses fermiers, debiteurs et locataires le produit de ses immeubles et capitaux »*[317]. Cela montre non seulement que, malgré leurs choix divergents, les deux frères ne sont alors pas brouillés, mais aussi qu'Edouard Thomas a été le seul de la fratrie à vouloir quitter le pays avant que la ville soit perdue, ce qui confirme qu'il ne s'est sans doute pas impliqué dans l'insurrection elle-même ou dans le mouvement royaliste. Son séjour en prison, la connaissance des actes sanglants perpétrés dans toute la France et la conscience de la situation précaire de Toulon ont dû le décider à prendre les devants sur la probabilité d'un dénouement défavorable. On peut également comprendre que s'il demeure au service au début de la Révolution, à la différence de son frère Joseph Marie, c'est peut-être autant ou davantage parce qu'il n'entend pas laisser les événements politiques porter préjudice à ses aspirations professionnelles que parce qu'il adhère à la nouvelle idéologie. Il ne veut certes plus commander de bâtiment entre 1790 et 1792 du fait de l'indiscipline croissante des équipages, mais n'oublions pas qu'en plus d'être un militaire, il appartient également à la sphère des théoriciens et des techniciens de l'arme navale : l'absence d'embarquement n'a donc mis qu'un frein partiel à ses activités. De même son émigration ne l'empêche-t-elle pas de travailler à la suite de sa carrière puisqu'il a pu continuer de *« s'occuper de ce qui pouvait être utile à la République »* en rédigeant son *Installation du vaisseau*.

Le 8 Fructidor An III [20 juillet 1795], il est, sinon lavé de tout soupçon, tout au moins radié provisoirement de la liste des émigrés et réintégré dans la communauté citoyenne, sans pour autant être rétabli dans son ancien grade.

> *Le Conseil considérant que le citoyen Edouard Thomas Burgues Missiessy Ex-Contre Amiral a toujours manifesté les principes les plus purs pour la Révolution que si pour se soustraire au terrorisme il a été obligé de fuir sa patrie, il n'en a point été séparé moralement puisqu'il a fait un ouvrage relatif à la Marine qui a été présenté au Comité de Salut public par le Consul de la République à Gênes, que sa conduite est exempte de tout*

[317] ADV 3E42/5 – Archives notariales Jean Coulomb, année 1793, dossier n°1201

blâme, estime qu'il doit être mis en liberté si fait n'a été pour qu'il puisse jouir comme tous les citoyens persécutés du bénéfice de la loi du 22 Prairial ; que ses talents reconnus et le patriotisme qu'il a manifesté dans les circonstances les plus difficiles méritent de fixer les regards des comités du Gouvernement jaloux de rendre à leurs fonctions des officiers instruits et expérimentés qui n'ont été éloignés que par les effets de la tyrannie qui ont pesé sur la France entière.[318]

La fin de ce texte met, par sa formulation, l'accent sur l'un des effets pervers de la dispersion des cadres de l'ancienne Marine Royale engendrée par la Révolution : la raréfaction des officiers expérimentés. Avec la disparition des structures de formation des futurs officiers et les promotions éclair d'hommes qui n'ont pas été préparés à commander des escadres (il s'agit en majorité des anciens officiers bleus et des anciens volontaires de la marine), la carence en personnels compétents porte un préjudice lourd à la jeune Marine Nationale. Les autorités navales ont pleinement conscience de ce problème : ces lignes, signées de la main de Villeneuve, qui préconisent aux autres *« comités du Gouvernement »* appelés à juger du sort des émigrés de s'inspirer de l'exemple du jugement dont bénéficie Missiessy, montrent combien le savoir-faire d'un bon officier est un élément qui peut peser d'une masse décisive dans la balance de la justice.

Missiessy n'est pourtant pas tout de suite appelé à servir en mer : il n'a, comme on l'a dit, pas encore été rétabli dans son ancien grade. La Marine hésite peut-être à confier des fonctions de grande responsabilité à un ci-devant issu d'une ville dont le nom est encore associé à la contre-Révolution et au royalisme. Ce retour n'en est pas moins un succès. Il quitte bientôt Toulon pour Paris où il assure, de 1796 à 1801, plusieurs fonctions administratives pour le département de la Marine : après la réussite de son retour, sa carrière prend un nouveau tournant.

[318] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Extraits des interrogatoires et réponses du citoyen Edouard, Thomas, Burgues Missiessy, et avis du Conseil formé en exécution des arrêtés du Comité de Salut Public et de Sûreté générale de la Convention Nationale du 2 Thermidor.

L'angle mort des révolutionnaires tient à leur conviction de pouvoir concilier tous les avantages de leurs objectifs avec le meilleur de ce qu'ils détruisent. Mais les forces déchaînées par la révolution suivent chacune leur propre élan, et les déclarations de leurs défenseurs ne permettent pas toujours de déduire la direction vers laquelle elles s'orienteront.

Henry Kissinger, *Diplomatie*[319]

De la République à l'Empire

La Marine que retrouve Missiessy à son retour en France est dans un état encore dégradé. En 1793, elle n'est qu'amoindrie par les émigrations, l'indiscipline et un découragement général ; en 1796, elle est par surcroît retombée dans une grave crise organisationnelle. Depuis que le comte de La Luzerne, secrétaire d'Etat à partir de juillet 1789, a abandonné ses fonctions en octobre 1790, les ministres se succèdent au rythme des changements politiques : dix ministres en moins de cinq ans. En 1795, la Marine républicaine est paralysée par des réformes successives et contradictoires empêchant toute reprise en main durable. Un premier décret, le 21 septembre 1791, opère une réforme qui ramène, dans les grandes lignes, au système colbertien de 1689 avec un contrôle des ports assuré par des personnels civils[320] ; le 17 août suivant, un autre décret restaure l'organisation telle qu'instaurée par Sartine en 1776[321] ; le 14 Pluviôse An II [2 février 1794] initie un nouveau

[319] KISSINGER Henry – *Diplomatie*, Fayard, 1996, p.119

[320] « 21 septembre 1791. – Décret concernant l'administration des ports et objets y relatifs » et « 21 septembre 1791. – Décret relatif à l'administration de la marine », dans *Collection complète des Lois, Décrets, Ordonnances, Réglemens, et Avis du Conseil d'Etat (de 1788 à 1830 inclusivement, par ordre chronologique) – Tome Troisième*, Paris, Chez A. Guyot et Scribe, Libraires-Editeurs, 1834, pp.334-342

[321] « 19 août 1792. – Décret relatif aux réglemens à faire concernant les ports et arsenaux », ibidem, pp.320-321

changement de cap[322] ; le 2 Brumaire An IV [23 octobre 1795] on revient à l'organisation de 1791[323] mais, dès le lendemain, un nouveau décret confie la gestion des seules forces navales à des officiers de marine, laissant celle des ports à des administrateurs civils[324], ce qui a pour effet de diviser l'autorité, au désespoir de Truguet, devenu ministre de la Marine quelques jours plus tard et qui prône, en vain, l'instauration d'une autorité unique.

Les conséquences de ces hésitations et de ces contradictions se font douloureusement sentir au niveau de l'arme à proprement parler : de la marine d'Ancien Régime, certes encore handicapée par son traditionalisme mais modernisée par Louis XVI et ses secrétaires d'Etat successifs, capable de tenir tête avec succès à la *Royal Navy*, il ne reste que peu de choses.

Du point de vue humain d'abord, l'effondrement de la discipline a engendré des drames sanitaires dus à la malpropreté des hommes, tandis que les batailles les ont fauchés comme les blés : la main-d'œuvre est décimée et la vingtaine d'années à venir jusqu'à la fin de l'Empire ne suffit pas à remplacer tout à fait les pertes. En plus de ceux des officiers qui ont disparu, remplacés avec un bonheur variable par de nouvelles élites inexpérimentées, il est difficile de compléter des équipages dont les combats trop souvent malheureux ont encore amenuisé les effectifs. Le métier de marin est *« si peu semblable à ce qui se passe sur la terre ferme, que jamais nos conscrits n'ont pu se faire, en quelques mois, le pied et le cœur marin et qu'ils ont, au contraire, constamment témoigné une répugnance extrême et que rien n'a jamais pu vaincre pour une profession en dehors de toutes leurs habitudes »*, note l'amiral Pierre Roch Jurien de la Gravière[325]. Des bâtiments ne sont parfois armés qu'avec la moitié de l'équipage prévu. C'est ce tort fatal que la République, bientôt imitée par l'Empire, tente de réparer à partir de 1795, sans toutefois parvenir à restaurer *« ce Corps de la Marine, si méritant, si illustre, ces compagnons des Suffren, des Lamothe-Picquet, du Couëdic, des*

[322] « 20 PLUVIOSE an 2 (8 février 1794). – Décret qui établit une nouvelle organisation des différentes branches de l'administration de la marine, dans *Collection complète des Lois, Décrets, Ordonnances, Réglemens, et Avis du Conseil d'Etat (de 1788 à 1830 inclusivement, par ordre chronologique) – Tome Troisième*, Paris, Chez A. Guyot et Scribe, Libraires-Editeurs, 1834, p.26

[323] « 2 BRUMAIRE an 4 (24 octobre 1795). – Décret concernant l'administration des ports et arsenaux de la marine », ibidem, p.348-353

[324] « 3 BRUMAIRE an 4 (25 octobre 1795). – Décret sur l'organisation de la marine dans les ports », ibidem, p.367-370

[325] Pierre Roch Jurien de la Gravière, cité dans « Decrès, le ministre inamovible », dans TAILLEMITE Etienne – *Les hommes qui ont fait la Marine française*, Perrin, 2008, pp.225

d'Estaing, échappés aux coups de l'ennemi, [qui] *devaient tomber sous ceux des Français ! »*[326], comme l'écrit Chateaubriand avec peut-être un peu d'emphase.

Les bâtiments eux-mêmes, ainsi que les structures administratives qui en permettent la gestion, sont délabrés. Certains navires, faute d'être remplacés, ont vu leur durée de vie étirée à l'extrême et sont tout juste capables de tenir la mer. Ainsi le vaisseau de 64 canons le *Conquérant*, sorti des chantiers en 1745, doit-il troquer ses pièces contre celles, moins puissantes, d'une frégate, de sorte à éviter que les bragues[327] n'arrachent des morceaux de sa coque vermoulue au moment des tirs[328]. En août 1801, les bateaux-obusiers chargés de protéger l'entrée du port de Boulogne se chargent d'eau – l'un d'eux coule – sous l'action du choc des départs de leurs propres coups. Les ports et arsenaux sont paralysés faute de moyens financiers et souvent incapables de fournir ne serait-ce que des pièces de rechange à des navires dont l'état s'aggrave en conséquence. En 1792, la Marine française disposait de 143 bâtiments de guerre, tous types confondus (contre 256 pour la *Royal Navy*) : en 1799 elle n'en compte plus que 94, lesquels ne sont pas tous en état de prendre la mer[329].

Pour compenser par l'ardeur les limites du matériel, la République met toute son énergie à motiver le zèle de ses marins. Agitant l'appât du profit autant que la menace, elle les enjoint à servir jusqu'à la mort et à chercher le combat décisif : dernier point qui aurait enchanté un Suffren (mort en 1788) mais tranche radicalement avec les méthodes traditionnelles de la guerre navale telle qu'elle se pratiquait du temps de l'Ancien Régime.

> *Art.I^er^. Le capitaine et les officiers des vaisseaux de ligne de la République qui auront amené le pavillon national devant des vaisseaux ennemis, quel qu'en soit le nombre, à moins que le vaisseau ne fût maltraité au point qu'il courût risque de couler bas par la quantité d'eau introduite dans la cale, et qu'il ne restât que le temps nécessaire pour sauver l'équipage, seront déclarés traîtres à la patrie, et punis de mort.*

[326] CHATEAUBRIAND François René, vicomte de – *Mémoires d'outre-tombe – Tome I*, Gallimard, 1951, p.73
[327] Les bragues sont les cordages qui maintiennent la pièce en place pendant le tir et en encaissent le recul.
[328] DUPONT Maurice – *Les flottilles côtières de Pierre le Grand à Napoléon – De la Baltique à la Manche*, Economica, Paris, 2000, p.128
[329] Martine Acerra, « La construction navale », dans HUMBERT Jean-Marcel et PONSONNET Bruno (dirs.) – *Napoléon et la mer : un rêve d'Empire*, Paris, Seuil, 2004, pp.58-59

2. Les capitaines et officiers commandant les frégates, corvettes et autres bâtimens légers, qui se rendront à une force qui ne serait pas double de la leur, et avant d'avoir éprouvé les mêmes avaries, seront punis de la même peine.[330]

Mais plutôt que la bravoure – indiscutable – des équipages, ce sont la faible qualité du matériel, la disproportion des effectifs et le défaut d'expérience au feu des officiers et des hommes qui condamnent par avance la Marine Nationale à demeurer surclassée par la *Navy*. Le combat de Prairial (28 mai – 1er juin 1794) en est une bonne illustration, lorsque les Français perdent sept bâtiments au large d'Ouessant face à une force britannique à peu près équivalente à la leur sur le papier, mais mieux équipée et mieux amarinée[331]. Le dévouement des Français n'a pas fait défaut, non plus que l'habileté tactique du contre-amiral Villaret de Joyeuse, qui permet de sauver le très précieux convoi de vivres de 117 navires visé par l'escadre anglaise de l'amiral Howe. Durant cette bataille, le 74 canons *Vengeur du Peuple*, commandé par le capitaine de vaisseau Jean François Renaudin, résiste jusqu'à couler avec une partie son équipage : ce sacrifice, rapidement mythifié par la République, illustre le dévouement des marins même s'il demeure, avec d'autres cas moins dramatiques, relativement isolé[332].

Missiessy n'est pas amené à côtoyer immédiatement cette « nouvelle » marine : l'époque de sa vie qui commence alors est strictement terrestre – mais pas terrienne – et c'est aussi celle d'une intense activité intellectuelle. Par la suite, sa participation à l'épisode impérial consiste, dans les grandes lignes, en deux périodes : il prend d'abord part, à la tête d'une escadre, à la manœuvre de 1805 qui s'est soldée par l'échec que l'on sait ; il est ensuite responsable de la flotte de l'Escaut et d'une partie de la défense d'Anvers, dont la résistance face aux agressions des Anglais puis de la Sixième Coalition a, quant à elle, été une réussite que l'on ignore. L'Empire est une période riche dans la carrière militaire de notre homme, ce qui peut surprendre a priori quand on connaît les déboires de la Marine Impériale et que l'on

---

[330] « 21 PLUVIOSE an 2 (9 février 1794). – Décret qui prescrit la conduite que doivent tenir les commandans des vaisseaux français devant les vaisseaux ennemis, dans *Collection complète des Lois, Décrets, Ordonnances, Réglemens, et Avis du Conseil d'Etat (de 1788 à 1830 inclusivement, par ordre chronologique) – Tome Septième*, Paris, Chez A. Guyot et Scribe, Libraires-Editeurs, 1834, p.25

[331] « Prairial. Bataille navale du Treize », dans CASTEX Jean-Claude – *Dictionnaire des batailles navales franco-anglaises*, Presses de l'Université Laval, 2004, p.398 ; « Prairial ou « Le glorieux 1er juin » », dans LE MOING Guy, *Les 600 plus grandes batailles navales de l'histoire*, Rennes, Marines Editions, 2011, pp.364-368

[332] Thierry Roquincourt, « Le mythe du « Vengeur » », dans VOVELLE Michel (dir.) – *Révolution et République : l'exception française*, Paris, Kimé, 1994, pp.479-493

sait le peu de complaisance qu'elle inspire à ses contemporains. Le mot adressé par Napoléon au commandant du vaisseau le *Northumberland* le menant à son second et dernier exil est, à ce propos, fameux quoique peu signifiant, puisque excessif : *« Les affaires de terre m'occupaient trop pour que je puisse penser à la marine autrement que par boutades »*[333]. Nous n'allons pas nous soucier ici de savoir si la manière dont l'Empereur considéra sa marine témoigna d'une limite de sa vision stratégique : la question a été largement débattue depuis Mahan et elle l'est encore. Nous allons nous occuper de constater de quelle manière sa politique navale influa sur le parcours personnel de Missiessy et comment celui-ci en tira un bénéfice tout à fait appréciable, malgré des rapports parfois conflictuels avec l'autorité dont il dépendait et plus particulièrement avec l'impopulaire mais compétent ministre de la Marine du Premier Empire, Denis Decrès.

Au service de la République

Si nous ignorons la durée exacte de certaines des activités de Missiessy lorsqu'il est amené à occuper différentes fonctions à Paris entre 1796 et 1801, nous en connaissons cependant bien la chronologie. Il est tout d'abord employé au Dépôt des Cartes et Plans de la Marine[334]. Celui-ci, créé sous la Régence (19 novembre 1720)[335], s'est vu octroyer, sous Louis XVI, le monopole de la confection des cartes marines (1773) – encore ce souci de standardisation déjà cité –, qu'il conserve également sous la République[336]. Missiessy dit y avoir été *« chargé de la partie de l'instruction »*[337] : on peut donc supposer qu'il n'a pas exactement travaillé pour le Dépôt lui-même, mais qu'il a peut-être plutôt enseigné aux élèves de l'Ecole d'application des constructions navales – une discipline qui lui est familière, comme on l'a vu – dont les cours se tiennent alors dans les locaux du Dépôt[338].

---

[333] Napoléon Ier, dans « Decrès, le ministre inamovible », cité par TAILLEMITE Etienne – *Les hommes qui ont fait la Marine française*, Perrin, Paris, 2008, p.230

[334] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…

[335] VERGE-FRANCESCHI Michel – *Les officiers généraux de la Marine royale (1715 – 1774). Origines – Condition – Services – Tome 6*, Thèse d'Etat, Paris, Librairie de l'Inde, 1990 (sept volumes), p.2587

[336] MORGAT Alain – « Le Dépôt des cartes et plans de la marine et la collection des soixante et onze recueils du Service hydrographique », article de la *Revue historique des armées* – http://rha.revues.org/index683.html [page consultée le 16 août]

[337] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…

[338] TAILLEMITE Etienne – *L'histoire ignorée de la Marine française*, Perrin, 2003, p.287

L'Ecole est dirigée par une personne dont il a déjà été question : Jean Charles [de] Borda[339]. Celui dont Missiessy a déjà croisé la route à plusieurs reprises est très présent dans cette période de sa vie et les deux hommes sont amenés à travailler de concert dans les mois qui suivent. On est naturellement tenté de voir là, ainsi que dans les autres moments de la vie et de la carrière de Missiessy dans lesquels intervient Borda, le témoignage d'une possible amitié entre l'ingénieur hydrographe désormais âgé – il décède en 1799 à l'âge de 65 ans – et cet officier travailleur et instruit, versé dans les questions techniques les plus poussées de son arme.

En effet, par la suite, à une date indéfinie, Missiessy est appelé par Borda, en tant que son adjoint, pour aider à mettre en place l'utilisation du nouveau système métrique dans les ports et arsenaux du pays[340]. En 1790, la Constituante a voté la mise en place d'un système métrique national et stable pour remplacer l'ancien : à régime nouveau, dimensions nouvelles. Borda, rendu célèbre par son labeur et ayant su s'imposer comme l'un des grands artisans des progrès scientifiques de son temps, est parvenu sans difficulté majeure, malgré sa naissance, à demeurer au service de la République comme il avait été à celui du Roi : ainsi est-il nommé en 1790, avec Gaspard Monge, Nicolas de Condorcet, Joseph Louis Lagrange (tous trois mathématiciens) et Pierre Simon Laplace (mathématicien, physicien, astronome), à la direction de la Commission du système métrique en vue de l'établissement du mètre-étalon. Le nouveau système métrique national est défini et adopté de manière définitive le 18 Germinal An III [7 avril 1795] : la Commission termine donc ses travaux sans l'aide de Condorcet, qui monte sur l'échafaud le 9 Germinal An II [29 mars 1794], et avec l'assistance éclair de Lavoisier (chimiste), qui lui est associé en 1794 mais est exécuté à son tour cette même année, le 19 Floréal [8 mai 1794]. La décision de remplacer l'ancien système de mesure par un nouveau répond certes encore à une volonté de standardisation et de rationalisation, mais elle obéit également à l'idéal d'universalisme caractéristique de la Révolution française en ce qu'elle a pu être héritière des Lumières. Les anciennes mesures « *instituent l'homme comme mesure des choses* »[341] : pieds, pouces, doigts, coudées, etc. Avec le système métrique, elles le cèdent à une conception obéissant à une dynamique toute différente, en prenant pour repère non plus l'individu, mais le monde : le nouveau système a pour référence la longueur du méridien terrestre et définit qu'un mètre est égal à la 40

[339] TAILLEMITE Etienne – *L'histoire ignorée de la Marine française*, Perrin, 2003, p.287
[340] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…
[341] GUEDJ Denis – *Le mètre du monde*, éd. du Seuil, 2000, p.257

millionième partie d'un méridien[342]. Les nouvelles mesures, qui ne sont plus justifiées par l'usage comme par le passé, se créent ainsi une légitimité nouvelle et à proprement parler universelle, puisqu'elles ramènent et rendent utilisables à l'échelle humaine les proportions du monde. *« Le mètre vaut 3 pieds 11 lignes ½, ou 443 lignes ½ à très-peu-près »*[343]. Le mètre-étalon est ensuite utilisé pour créer une unité de masse à vocation elle aussi universelle : le kilogramme, qui équivaut à la masse d'un décimètre cube d'eau, est défini à son tour[344]. Une fois le nouveau système ratifié, il ne s'agit plus que de le mettre en place : Borda, ancien marin, se charge naturellement de l'introduire dans le monde naval, assisté encore de Missiessy.

Figure 9 - Jean Charles de Borda



Statue de Jean Charles de Borda érigée dans sa ville natale de Dax. Photo anonyme.

http://www.acpasion.net/foro/showthread.php?p=439571 [page consultée le 16 août 2009]

En 1798, ce dernier est chargé d'une nouvelle mission, directement en phase avec ses travaux passés : il doit établir un code national de signaux de côte[345]. On se souvient qu'il a déjà œuvré, en 1785, à faire adopter par la Marine un système de signaux commun à toutes les forces navales. On se souvient également des efforts réalisés par le chevalier du Pavillon dans le même sens. De fait, nombreux ont été les théoriciens navals à se pencher sur ce sujet :

[342] GUEDJ Denis – *Le mètre du monde*, éd. du Seuil, 2000, p.205
[343] BURGUES MISSIESSY Edouard Thomas – *Installation des Vaisseaux*, Paris, Imprimerie de la République, An VI [1797 – 1798], p.XII
[344] GUEDJ Denis, opus cité, pp.174-182
[345] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…

les traités de tactique de la deuxième moitié du XVIII[ème] Siècle se résument parfois à disserter sur la meilleure manière d'user des signaux pavillonnaires au cœur du combat pour maintenir la cohésion de l'ordre de bataille en ligne de file (traités du vicomte de Morogues, du marquis de la Crenne, etc.). La volonté d'homogénéiser les signaux côtiers obéit au même souci d'efficacité que les préoccupations pratiques ayant motivé les efforts de Missiessy treize années plus tôt : rendre plus claire la communication en mer. De même qu'il s'est avéré essentiel de fournir aux escadres une codification stable et claire, il faut leur assurer la possibilité de manœuvrer à l'approche des côtes sans qu'une mécompréhension quelconque des signaux côtiers risque d'avoir des conséquences désastreuses : n'oublions pas que, même de jour, le danger pour un navire vient beaucoup moins de la mer que de la terre, du fait des hauts-fonds, des récifs et de la côte elle-même, toutes menaces éventuellement aggravées par la météo.

Ce labeur achevé, semble-t-il avec succès puisqu'il est rapporté en 1823 que *« les signaux de côte* […] *actuellement en usage n'ont éprouvé d'autre changement que celui que les sémaphores ont apporté dans leurs signes indicatifs »*[346], Missiessy s'en voit confier deux autres : il est nommé directeur adjoint de l'école de construction navale et est appelé à intégrer une commission législative chargée des lois relatives à la Marine[347]. Cette dernière responsabilité lui est confiée à la fin de l'année 1799 ou au début de l'année 1800, puisque c'est le 3 Nivôse An VIII [24 décembre 1799] qu'est créée, au sein du Conseil d'Etat, une « section de la marine » présidée par l'amiral Ganteaume, chargée de mettre en place un projet de réforme de l'administration des ports[348]. Ce travail, qui intéresse naturellement les qualités d'organisateur de Missiessy, ne suffit apparemment pas à contenter le marin qui aspire à retrouver le service embarqué, comme nous allons le voir très vite.

Enfin, c'est durant cette période qu'est publié le travail dont il a été fait mention plus haut et qui a facilité son retour en France : l'***Installation des vaisseaux***, ayant obtenu l'approbation du ministère de la Marine motivée par l'avis favorable de la commission nommée pour l'examiner, est publiée en 1797 puis présentée à l'académie des sciences l'année suivante[349]. Missiessy propose, en prenant l'exemple d'un vaisseau de 74 canons (qui

[346] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…
[347] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…
[348] TAILLEMITE Etienne – *L'histoire ignorée de la Marine française*, Perrin, 2003, p.296
[349] Académie des sciences (France) – *Procès-verbaux des séances de l'Académie tenues depuis la fondation de l'Institut jusqu'au mois d'août 1835 : publiés conformément à une décision de l'Académie par MM. Les secrétaires perpétuels – Tomes I & IV*, Hendaye, Imprimerie de l'observatoire, 1910, p.487

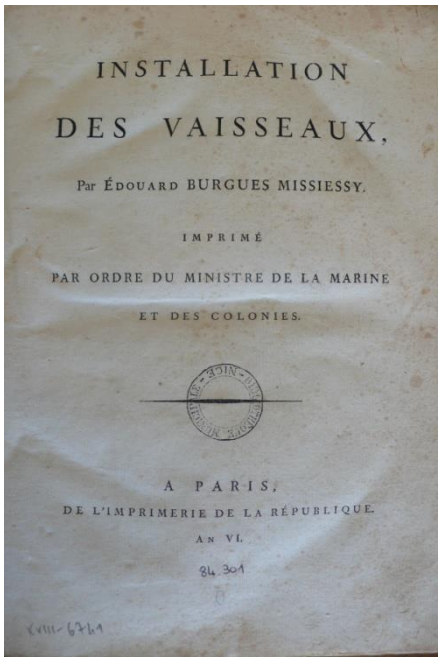
est alors le vaisseau-type, car le plus répandu et considéré comme étant celui qui allie au mieux tonnage, puissance de feu, vitesse et manœuvrabilité), une organisation standard définissant de manière précise la répartition des objets à bord et leur nombre, l'usage de chaque partie importante du bâtiment, les modifications à apporter des cales aux vergues pour améliorer les performances générales, etc. Il établit aussi des rôles d'équipage (détail des fonctions dévolues à chaque homme lors de situations précises : manœuvres diverses, quarts, branle-bas, incendies, etc.[350]) qui ne laissent aucune place à l'arbitraire grâce à un détail poussé dans l'explication des tâches de chacun, depuis les mousses jusqu'au commandant, tous considérés individuellement (les hommes sont numérotés). Le rapport de la *« commission* […] *chargée d'examiner l'ouvrage »* (parmi les membres de laquelle on retrouve Borda) témoigne de ce que cet écrit représente pour la Marine un outil de travail et un manuel de modernisation s'inscrivant dans la droite ligne de la masse des travaux de standardisation et de réglementation de tous autres types.

> *Le précis que nous venons d'exposer, démontre par lui-même l'utilité de cet ouvrage ; et nous croyons pouvoir ajouter que depuis long-temps la marine désire une unité de dispositions dans tous les détails du vaisseau ; unité d'autant plus nécessaire, que chaque capitaine a toujours réglé tous ces objets à peu-près selon sa méthode particulière, et d'après les connaissances qu'il a recueillies par l'usage sous différens capitaines […] en sorte qu'un officier ou matelot, à chaque campagne, ou même en changeant de capitaine ou de lieutenant en pied, se trouve, pour ainsi dire, un homme neuf pendant quelques jours, et jusqu'à ce qu'il soit mis au fait du nouveau régime.*
>
> *Le Citoyen Missiessy présente des méthodes fixes qui, dans la pratique, prépareront et faciliteront à établir par une loi générale, un ordre qui sera le même proportionnellement dans tous les bâtiments de la République.*[351]

[350] « Rôle », dans WILLAUMEZ Jean-Baptiste Philibert – *Dictionnaire de marine*, Harvard College Library, 1831, p.504

[351] « Rapport de la Commission nommée par le Gouvernement pour examiner l'ouvrage (Paris, le 4 Vendémiaire An VI [25 septembre 1797]) », dans BURGUES MISSIESSY Edouard Thomas – *Installation des Vaisseaux*, Paris, Imprimerie de la République, An VI [1797 – 1798], pp.XI-XII

Figure 10 – Installation des vaisseaux



INSTALLATION

DES VAISSEAUX,

Par ÉDOUARD BURGUES MISSIESSY.

IMPRIMÉ

PAR ORDRE DU MINISTRE DE LA MARINE

ET DES COLONIES.

A PARIS,

DE L'IMPRIMERIE DE LA RÉPUBLIQUE.

AN VI.

Page de titre de l'*Installation des vaisseaux*, dans BURGUES MISSIESSY Edouard Thomas – *Installation des Vaisseaux*, Paris, Imprimerie de la République, An VI [1797 – 1798], pp.XI-XII Photo F. Mira Marques. Cliché réalisé avec l'autorisation de la Bibliothèque Municipale à Vocation Régionale de Nice.

Cette occupation intellectuelle permanente ne doit cependant pas nous induire en erreur quant à la personnalité et aux aspirations de Missiessy. Il est et demeure un militaire de carrière doublé d'un marin d'expérience : un homme qui s'est embarqué pour la première fois à 9 ans puis a cumulé plus de treize années en mer en moins de trente ans de service. Ce faisant, il semble qu'il ne se complaise pas dans ces activités théoriques et terrestres. Rappelons que lorsqu'il est emprisonné en 1792, il vient d'être fait contre-amiral : il n'a pas encore eu la possibilité de s'essayer à la principale perspective que lui offre cette promotion, le commandement d'escadre, exercice auquel un officier doublé d'un théoricien naval ne peut qu'aspirer. C'est au moins à partir de la fin de l'année 1799 qu'il demande à être rétabli dans ce grade et à s'en voir confier les responsabilités afférentes : en Frimaire An VIII [novembre – décembre 1799], le ministère de la Marine soumet au Premier Consul fraîchement nommé un rapport dans lequel il est fait mention de cette requête.

> *Le citoyen Edouard Missiessy Quiès, fait contre-amiral au mois de janvier 1793, et non compris dans l'organisation dernière, demande à rentrer en activité.*
>
> […]

Le citoyen Missiessy est recommandable par ses connaissances dans les sciences relatives à la Marine, et je propose aux Consuls de la République de le rappeller au service comme contre-amiral et à son rang d'ancienneté.[352]

Bonaparte est en quête d'officiers compétents pour pallier aux lacunes de la Marine Républicaine. On trouve, en marge de ce même rapport, cette annotation : *« A-t-il commandé des vaisseaux de guerre ? »*. Attendu la situation dans laquelle se trouve alors la France, le savoir-faire militaire prime sur les compétences scientifiques aux yeux du maître de la nation. Dans les jours suivants, après examen de la validité du jugement prononcé à Toulon le 8 Fructidor An III [20 juillet 1795], Missiessy est rappelé au service en tant que contre-amiral et reprend son rang d'ancienneté parmi les officiers de son grade[353]. Le 21 Pluviôse An VIII [10 février 1800] une commission de la division des émigrés du ministère de la Justice estime que *« considérant que ce citoyen recommandable sous tous les rapports, est employé depuis longtems par le gouvernement et qu'on ne saurait trop s'empresser de lui rendre un acte de justice, en faisant cesser une injuste prévention qui plane depuis trop longtems sur lui, est d'avis de la radiation définitive »*[354] : cette proposition accompagne l'avis favorable du ministère de la Marine, validé par l'approbation des Consuls. Le 21 Floréal de la même année [11 mai 1800], un avis similaire est émis concernant ses frères Claude Laurent et Joseph Marie : ceux-ci, ainsi que les filles du premier et l'épouse du second, sont à leur tour radiés définitivement de la liste[355]. Une fois pleinement réintégré dans ses droits, Missiessy s'est peut-être attelé à faciliter le retour de sa famille.

Malgré cette radiation, il ne se voit pas pour autant attribuer de responsabilité militaire : plus d'une année passe encore, durant laquelle le nouveau ministre de la Marine Pierre Alexandre Forfait (novembre 1799 – octobre 1801), soucieux de la moralité de cet homme qui brigue un poste d'importance, s'enquiert de son passé auprès de la Division des

[352] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Rapport du Ministère de la Marine, Bureau des Officiers, aux Consuls de la République, Frimaire An VIII [novembre – décembre 1799]

[353] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Extrait des Registres des Délibérations des Consuls de la République, Frimaire An VIII [novembre – décembre 1799]

[354] AN BB/1/79 – Ministère de la Justice, Division des Emigrés, Bureau des Emigrés, Décision motivée de la Commission des Emigrés concernant Edouard Thomas Burgues de Missiessy

[355] AN BB/1/79 – Ministère de la Justice, Division des Emigrés, Bureau des Emigrés, Décision motivée de la Commission des Emigrés concernant Claude Laurent Burgues de Missiessy, Suzanne Joséphine et Marie Anne François Alexandrine ses filles ; AN BB/1/79 – Ministère de la Justice, Division des Emigrés, Bureau des Emigrés, Décision motivée de la Commission des Emigrés concernant Joseph Marie Burgues de Missiessy et Anne Julie Gineste sa femme

Emigrés du ministère de la Justice[356]. Missiessy, de son côté, effectue des démarches pour se rappeler au souvenir du Premier Consul, lequel lui a assuré qu'il ferait appel à ses services *« dès que l'occasion s'en présenterait »*[357]. Début 1801, elle semble se présenter effectivement : le contre-amiral Lacrosse, commandant une division navale depuis l'année précédente, vient d'être nommé préfet colonial de la Guadeloupe[358], libérant une place aussitôt briguée par Missiessy[359]. Cette demande demeure cependant sans suite. Au mois de mai suivant, c'est l'amiral Villaret-Joyeuse qui vient à son secours, en demandant au ministère de le lui affecter comme chef d'état-major, car il vient de recevoir le commandement de l'escadre de Brest chargée de transporter le corps expéditionnaire envoyé à Saint-Domingue pour y combattre Toussaint Louverture[360]. Cette requête est cependant, elle aussi, rejetée par Bonaparte[361], qui a peut-être déjà d'autres projets pour Missiessy : en juin, il le fait nommer chef d'état-major général de l'amiral Truguet, lui-même à la tête d'une escadre constituée à Cadix ce même mois[362] dans le but de porter secours à l'armée d'Egypte commandée par le général Menou[363]. Celui-ci n'a pas réussi à empêcher les troupes anglaises du général Abercromby d'établir une tête de pont dans son secteur (troisième bataille d'Aboukir le 8 mars puis bataille de Canope le 21) et est désormais replié et assiégé dans Alexandrie, ne pouvant espérer son salut que dans l'arrivée prochaine de renforts[364]. Missiessy quitte Paris pour Cadix au début du mois de juillet[365], mais sa mission tourne court : la capitulation de Menou, le 30 août[366], met un terme définitif à la présence française dans la région et rend l'expédition caduque. L'escadre est dissoute à la signature de la

[356] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Lettre du Ministre de la Justice au Ministre de la Marine et des Colonies, 16 Prairial An IX [5 juin 1801]

[357] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Lettre d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy au Premier Consul, 25 Ventôse An IX [16 mars 1801]

[358] « Lacrosse (Jean-Baptiste-Raymond, baron) », dans TAILLEMITE Etienne – *Dictionnaire des marins français*, Editions Maritimes et d'Outre-Mer, 1982, p.187

[359] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Lettre d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy au Premier Consul, 25 Ventôse An IX [16 mars 1801]

[360] « Villaret de Joyeuse (Louis-Thomas, comte) », dans TAILLEMITE Etienne, opus cité, p.340

[361] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Rapport du Ministre de la Marine au Premier Consul, Floréal An IX [avril – mai, 1801]

[362] « Truguet (Laurent-Jean-François, comte) », dans TAILLEMITE Etienne, opus cité, 1982, p.328

[363] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire… ; SHM BB/4/160 [1/Mi/602] – Campagnes 1802 (1) ; Cadix

[364] Renaud Faget, « Egypte (campagne d'), 1798-1801 – Opérations terrestres », dans GARNIER Jacques (dir.) – *Dictionnaire Perrin des guerres et batailles de l'histoire de France*, Paris, éd. Perrin, 2004, p.301

[365] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Lettre d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy au ministre de la Marine, 18 Messidor An IX [7 juillet 1801]

[366] Renaud Faget, « Egypte (campagne d'), 1798-1801 – Opérations terrestres », dans GARNIER Jacques (dir.),opus cité, p.301

précaire paix d'Amiens, en mars 1802[367]. De retour en France, Truguet apporte son soutien aux espoirs de promotion de Missiessy en le recommandant chaudement auprès du ministre de la Marine.

> *Je ne dois pas, citoyen ministre, terminer ma mission sans vous entretenir de l'officier général qui m'a principalement secondé. Le contre-amiral Missiessy chef d'Etat major général des forces navales sous mes ordres, a confirmé ce qui est un talent connu et distingué prometteur : à des connaissances nautiques très étendues, il joint un esprit d'administration aussi sévère qu'éclairé : ce double mérite si rare à réunir me paraît le rendre également propre à commander une escadre d'instruction ou à diriger une préfecture maritime. Et soit que le gouvernement détermine une campagne d'évolution pour former, instruire, et exercer la marine, soit qu'il veuille établir dans un grand port une administration régénératrice, je vous indique avec confiance le général* [sic] *Missiessy pour remplir ces deux places.*[368]

Figure 11 – Laurent Jean François Truguet



Jean-Baptiste Paulin Guérin – *Portrait du comte Laurent Jean François Truguet, Amiral de France*. 1832. Paris, Musée Historique de la Marine.
http://www.biographie.net/Laurent-Truguet
[page consultée le 16 août 2009]

[367] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Suite des services de Monsieur le Comte de Burgues Missiessy, 10 juin 1832
[368] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Lettre de Laurent Jean François Truguet à Denis Decrès, 20 Floréal An X [10 mai 1802]

L'amiral Denis Decrès, qui a pris la tête du ministère de la Marine depuis octobre 1802, donne enfin à Missiessy la possibilité de faire ses preuves au service militaire du nouveau régime en lui confiant, dans le cadre de la grande restructuration de l'appareil naval entreprise par son prédécesseur Forfait et continuée par lui, des responsabilités nouvelles et tout à fait adaptées aux compétences louées par l'ancien chef de l'escadre de Cadix. Alors qu'ont pris fin les guerres de la République, qui font bientôt place à celles de l'Empire, Missiessy entre dans une nouvelle période de sa carrière qui l'amène à prendre part à certains des plus importants événements navals que connaît la France entre 1802 et 1814.

La nouvelle Marine Impériale

Le tournant politique de 1799 n'est pas anodin dans le domaine naval : il s'agit, en fait, du début d'une période de complet renouvellement de la Marine. Le coup d'Etat du 18 Brumaire An VIII [9 novembre 1799] est, de façon générale, accueilli favorablement par les officiers et les marins : ils espèrent que le chef militaire réputé qui s'empare alors du pouvoir saura sortir leur arme de la déliquescence dans laquelle les désordres révolutionnaires l'ont plongée[369]. Ce sauvetage est d'autant plus nécessaire que la *Royal Navy* est alors devenue une machine superbement rodée après avoir surmonté la crise des mutineries massives de 1797 (dont la République ne sut ni ne put profiter pour prendre l'avantage en mer) et en avoir tiré les leçons propres à améliorer encore l'efficacité de ses équipages, devenant plus forte que jamais.

L'ère qui commence ne se résume naturellement pas aux seuls désastres navals auxquels on l'associe trop vite, même s'il est indiscutable qu'il y a un avant et un après Aboukir, un avant et un après Trafalgar. Le ministère de la Marine a, durant toute la période, deux préoccupations majeures : restaurer la puissance de l'arme navale et en rénover les structures administratives. Si la première ambition se conclut sur un échec relatif, la seconde, moins connue car moins tonitruante, est en revanche une réussite remarquable qui nous intéresse en ce que les compétences d'administrateur de Missiessy y sont mises à profit par Decrès.

[369] TAILLEMITE Etienne – *L'histoire ignorée de la Marine française*, Perrin, 2003, p.292

Celui-ci, mentionné plus haut mais guère décrit, mérite que l'on s'attarde sur lui, car il personnifie la Marine Impériale : son ministère est le seul à avoir connu une continuité sans faille – mais pas sans heurt – de 1801 à 1814 puis pendant les Cent-Jours. Il a pourtant tôt fait de s'alarmer de l'avenir de l'Empire. L'une de ses phrases, prononcée en 1809, est souvent citée pour illustrer son pessimisme lucide : *« L'Empereur est fou, tout à fait fou, et nous jettera tous, tant que nous sommes, cul par-dessus tête et tout cela finira par une épouvantable catastrophe »*[370]. La conscience de l'avenir incertain de l'Empire et son désespoir d'amener Napoléon à ses vues le poussent à présenter plusieurs fois une démission systématiquement refusée[371] : ainsi devient-il le seul Ministre de la Marine de l'Histoire de France dont la présence au gouvernement coïncide, de bout en bout, avec la durée d'un régime. Si sa gestion des hommes a été critiquée, il a aussi été le seul ministre parvenu à assainir les finances d'un ministère qui croulait sous des décennies de dettes, exploit que ne parvinrent jamais complètement à réaliser ses prédécesseurs : à Sainte-Hélène, Napoléon, pourtant peu avare de reproches à son endroit, loue son *« administration si pure et si rigoureuse »*[372].

Figure 12 – Denis Decrès



René Théodore Berthon – *Portrait du Vice Amiral Denis Decrès*. 1806. Paris, Musée de la Marine.
http://napoleonbonaparte.wordpress.com/2007/10/
[page consultée le 16 août 2009]

[370] MASSON Philippe et MURACCIOLE José – *Napoléon et la Marine*, Paris, J. Peyronnet & Cie, 1968, p.102
[371] « Decrès, le ministre inamovible », dans TAILLEMITE Etienne – *Les hommes qui ont fait la Marine française*, Perrin, Paris, 2008, p.222-230
[372] Napoléon I[er], cité par LAS CASES Emmanuel de, comte de – *Mémorial de Sainte-Hélène – Tome 2*, Gallimard, 1956 (deux volumes), p.538

Ces deux traits caractéristiques de Decrès – la brillante gestion administrative et l'incertaine gestion humaine – sont perceptibles dans le cas de Missiessy : c'est le ministre qui, prenant en considération les conseils de Truguet, lui offre la possibilité de retrouver enfin, après dix années, un rôle actif dans la Marine, mais d'abord en tant qu'administrateur, car c'est aussi lui qui, *« extrêmement jaloux de son autorité,* […] *écarta les meilleurs commandants : Martin, Missiessy, du Chayla, qui auraient pu lui faire ombrage »*[373]. Ainsi effraie-t-il Missiessy lorsque, le 17 Thermidor An X [5 août 1802], il lui propose les fonctions d'inspecteur de l'inscription maritime[374], lesquelles *« ont été de tous temps donné*[e]*s aux officiers qui avoient finis leur carriere comme marins et ne pouvaient etre considerés de meme »* : un honneur qu'il s'empresse donc de refuser, rappelant longuement au ministre quels sont ses états de service et lui assurant qu'il peut aspirer à bien mieux, n'ayant même pas encore 50 ans[375].

Depuis 1799, la Marine a connu des réformes importantes. Dès avant la nomination de Decrès au ministère, son prédécesseur Forfait s'emploie, sur l'initiative de Bonaparte, à repenser entièrement les structures de l'arme. Cependant, alors que la plupart des officiers généraux demandent la création d'un Conseil d'Amirauté à la manière anglaise, de sorte à disposer enfin d'une gestion stratégique centralisée autour de marins expérimentés ayant pleinement conscience des réalités du service, aucun des conseils qui sont alors créés n'a de réelles attributions militaires. Cet état de fait se prolonge durant toute la période impériale : la volonté de Napoléon de conserver le contrôle entier des forces armées entre ses mains en est la cause.

Le 3 Nivôse An VIII [24 décembre 1799], Forfait met en place au Conseil d'Etat la section de la marine dont nous avons déjà parlé et pour laquelle Missiessy a œuvré. Le 7 Floréal An VIII [26 avril 1800], un arrêté crée les préfets maritimes, en remplacement des commandants des armes institués par la Révolution. Un autre arrêté, le 18 Pluviôse An VIII [7 juin 1800], crée le Conseil des travaux maritimes visant à assurer une gestion efficace de la remise en état des ports et arsenaux de France.[376]

---

[373] « Decrès, le ministre inamovible », dans TAILLEMITE Etienne – *Les hommes qui ont fait la Marine française*, Perrin, Paris, 2008, p.229

[374] L'inscription maritime désigne les listes, établies par la Marine, des personnes pouvant être appelées à servir sur les bâtiments de guerre : il s'agit, à peu de choses près, du même principe que le système des listes de classes, par lequel s'effectue le recrutement des équipages sous l'Ancien Régime.

[375] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Lettre d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy à Denis Decrès, 28 Thermidor An X [16 août 1802]

[376] TAILLEMITE Etienne – *L'histoire ignorée de la Marine française*, Perrin, 2003, pp.296-299

Le 6 Germinal An VIII [27 mars 1800], le Conseil des prises, qui existait déjà sous ce nom avant la Révolution, est remis en activité, témoignant de la volonté gouvernementale de se consacrer à la reprise de la guerre navale avec l'Angleterre pour pouvoir, en attendant de la battre, tout au moins parasiter son contrôle des mers[377]. Le recours à la guerre de course, d'un point de vue stratégique, est certes un échec : s'il vaut à l'Empire de beaux succès grâce à l'action de grands corsaires comme Robert Surcouf, il ne porte cependant jamais de réel préjudice au commerce britannique, qui ne cesse de se développer tout au long de la période, cela sans que la nécessité de détacher des bâtiments de guerre à l'escorte des convois marchands réduise l'efficacité des escadres.

Plus tardivement, la Marine Impériale bénéficie d'autres réformes. Le 21 juillet 1806 est créé le Conseil de la marine, une assemblée administrative ne disposant d'aucune prérogative militaire : elle reprend, en cela, les attributions du Conseil de marine instauré par le duc de Choiseul dans une ordonnance de 1765 ainsi que, partiellement, celles du Conseil de la marine conçu en mars 1788 (puis supprimé par la Constituante en 1790) par le marquis de la Crenne, le comte de Fleurieu et le chevalier de Borda dans le cadre des réformes administratives engagées par le maréchal de Castries[378]. Le 24 juillet 1810, un autre Conseil de la marine est mis en place parallèlement au premier avec vocation à contrôler la gestion du ministre[379].

Il est significatif de constater qu'un décret du 27 décembre 1810 crée deux écoles spéciales de la marine à Brest et Toulon, placées sous l'autorité directe des préfets maritimes de ces deux ports et recrutant leurs élèves exclusivement dans la noblesse et la bourgeoisie fortunée, à l'exception de quelques boursiers[380] : cette réforme est révélatrice des lacunes de la Marine et d'une certaine mécompréhension de l'Empereur à son endroit. Non que la création d'écoles soit néfaste : elle est absolument nécessaire, alors que la Marine souffre depuis près de 20 ans d'une grave carence en officiers de formation. Malheureusement, ces écoles, outre le fait qu'elles ne peuvent fournir un enseignement pratique correct à leurs élèves du fait du blocus britannique qui entrave les sorties en mer, n'ont évidemment pas le temps, de 1810 à 1814 ou même 1815, de produire la génération de jeunes officiers dont l'Empire a besoin. Pourquoi naissent-elles si tard ? Peut-être parce que, pour ce qui est des

[377] TAILLEMITE Etienne – *L'histoire ignorée de la Marine française*, Perrin, 2003, p.299

[378] « Borda, l'ingénieur », dans TAILLEMITE Etienne – *Les hommes qui ont fait la Marine française*, Perrin, Paris, 2008, p.181

[379] TAILLEMITE Etienne, opus cité, pp.299-300

[380] Pierre Lévêque, « Les officiers de Marine », dans HUMBERT Jean-Marcel et PONSONNET Bruno (dirs.) – *Napoléon et la mer : un rêve d'Empire*, Paris, Seuil, 2004, pp.90-91

officiers comme des hommes d'équipage, Napoléon est longtemps parti du principe que *« les soldats sont capables de tout »* [381] et qu'il suffit donc, le cas échéant, de transformer ceux-ci en marins pour ne jamais manquer d'effectifs. Un a priori peut-être hardi quand on considère la technicité des choses de la mer et la difficulté de conditions d'un service rude comparable à aucun autre.

Enfin, ultime réforme d'envergure : un Conseil des constructions navales est créé le 29 mars 1811[382].

C'est l'un des nouveaux postes de préfet maritime que Decrès propose à Missiessy en 1802, peu après que celui-ci a rejeté la précédente offre du ministre[383]. Le littoral français est réparti en six arrondissements maritimes qui définissent autant de zones d'influences pour les ports militaires du pays, dans lesquels est basée l'administration centrale de chaque arrondissement. Ces six arrondissements sont ceux de Dunkerke, Le Havre, Brest, Lorient, Rochefort, Toulon et Anvers[384]. Missiessy se voit confier la gestion du second, celui du Havre[385]. La fonction de préfet maritime implique à la fois des responsabilités administratives et une autorité militaire limitée[386]. Au moment de leur création, les préfets sont appelés à faire face à une tâche d'envergure, car on attend d'eux qu'ils restaurent l'activité dans les arsenaux, initient des travaux divers, fassent remettre les bâtiments en état de tenir la mer, organisent le personnel, recrutent des équipages, gèrent les budgets, etc. : en somme, ils sont en première ligne dans le cadre l'effort de restauration de la puissance navale française. Pour leur permettre d'assumer ces responsabilités, ils sont assistés par un état-major nombreux divisé en cinq services militaires et administratifs[387]. Ces organes du pouvoir du préfet et le préfet lui-même sont, quant à eux, sous le contrôle direct d'inspecteurs eux-mêmes soumis à la seule autorité du Premier Consul[388]. Missiessy rapporte avoir été, tandis qu'il occupait ces

[381] Napoléon I[er], dans « Decrès, le ministre inamovible », cité par TAILLEMITE Etienne – *Les hommes qui ont fait la Marine française*, Perrin, Paris, 2008, pp.225
[382] TAILLEMITE Etienne – *L'histoire ignorée de la Marine française*, Perrin, 2003, pp.299-300
[383] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Lettre d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy à Denis Decrès, 28 Thermidor An X [16 août 1802]
[384] JENKINS Ernest Harold – *Histoire de la marine française*, Albin Michel, Paris, 1977, p.286
[385] CC/7/368 – Dossier personnel… / Arrêté du premier Consul de la République, le 26 Messidor An XI [15 juillet 1803]
[386] « Préfet maritime », dans WILLAUMEZ Jean-Baptiste Philibert – *Dictionnaire de marine*, Harvard College Library, 1831, p.469
[387] TAILLEMITE Etienne, opus cité, pp.296-299
[388] Ibidem, p.298

fonctions, particulièrement chargé *« de tous les travaux relatifs à la flottille »*[389]. Il supervise en effet la construction d'une partie de la flottille destinée à faire traverser la Manche aux troupes françaises au départ du port de Boulogne, sélectionné par Bonaparte en 1798 et qui connaît, depuis, d'intenses travaux d'agrandissement.

La flottille en gestation en 1803 n'est pas la première mise en place à Boulogne. Au milieu de l'année 1801, 270 navires (chaloupes-canonnières, bateaux-canonniers, péniches et embarcations légères en tous genres), sont assemblés puis regroupés dans le port encore en chantier, protégés par une ligne d'embossage[390] et plusieurs batteries côtières (lesquelles, situées très en retrait pour échapper à la marée, sont quasi inopérantes)[391]. Alors que la paix entre la France et l'Angleterre se profile depuis que le traité de Lunéville (9 février 1801) a mis fin aux hostilités avec l'Autriche, principal adversaire continental de la République, Bonaparte veut s'assurer une position de force dans les négociations à venir et, pour cela, il tient à ce que *« l'Angleterre sache que l'opinion du Premier consul est que l'espace qui sépare la Grande-Bretagne du continent n'est point infranchissable »*[392].

Dans le but également de permettre d'ouvrir des négociations en position de force, la *Royal Navy* attaque et détruit la flotte danoise à Copenhague le 2 avril, provoquant l'effondrement de la Ligue des Neutres, puis lance plusieurs attaques contre les positions françaises de Boulogne durant le mois d'août[393]. Cette opération est un coup d'épée dans l'eau pour l'amiral Nelson, qui la dirige : ayant effectué son principal assaut le 16 août, il échoue à détruire la position française et perd 7 petits bâtiments et une cinquantaine de marins, contre une perte de zéro navire et 8 tués côté français[394]. C'est un coup de bluff pour la France car la flottille, composée majoritairement de péniches incapables de tenir la haute mer, est inutilisable mais a quand même poussé les Anglais à l'offensive. Ce succès face au très redouté Nelson a cependant peut-être un effet pervers sur Bonaparte : celui de lui faire présumer des chances de réussite d'une opération de débarquement à laquelle presque aucun officier général de la Marine ne croit, hormis Forfait, qui a conçu une partie du plan général.

---

[389] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…

[390] Pratique défensive consistant à poser des câbles et des ancres supplémentaires pour forcer des navires au mouillage à demeurer alignés dans une direction donnée et donc à présenter tous leurs flancs, dans lesquels réside leur puissance de feu, du côté que l'on souhaite.

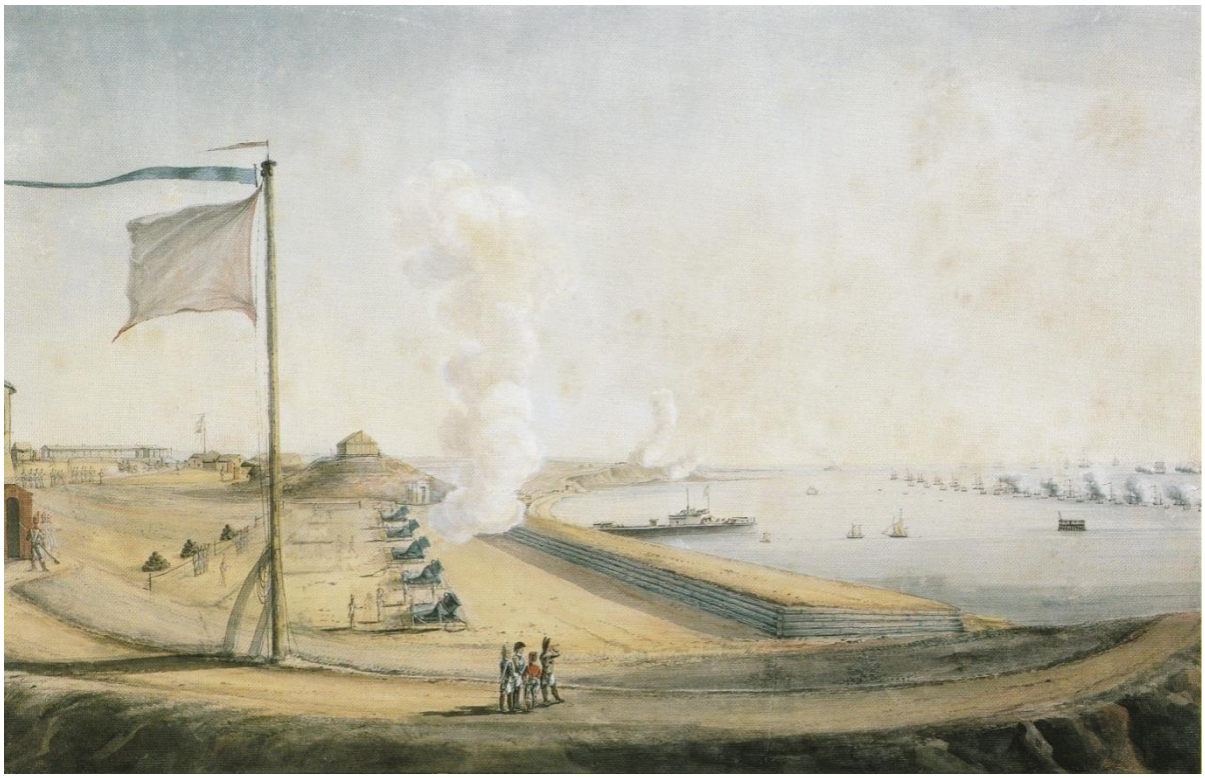
[391] DUPONT Maurice – *Les flottilles côtières de Pierre le Grand à Napoléon – De la Baltique à la Manche*, Economica, Paris, 2000, pp.170-172

[392] Ibidem, p.139

[393] Ibidem, pp.144-149

[394] Ibidem, pp.147

Figure 13 - Le camp de Boulogne en 1804



Jean Rodolphe Gautier – *Vue du camp de Boulogne en juillet 1804 : Napoléon Ier observant les mouvements de la flottille anglaise*. Début du XIXème Siècle. Versailles, musée national des châteaux de Versailles et de Trianon. Reproduit par Battesti Michèle, « La guerre navale », dans HUMBERT Jean-Marcel et PONSONNET Bruno (dirs.) – *Napoléon et la mer : un rêve d'Empire*, Paris, Seuil, 2004, p.112

On distingue notamment ici la ligne d'embossage française.

Le fait que les travaux relatifs à la nouvelle flottille ont été confiés à Missiessy comme étant l'une de ses tâches principales montre que l'invasion de l'Angleterre est un projet prioritaire. Le 2 Thermidor An XI [21 juillet 1803], soit une semaine à peine après qu'a été nommé le nouveau préfet maritime du second arrondissement, le Premier Consul adresse au vice-amiral Bruix, qui commande la flottille, son plan d'invasion[395].

A peine deux mois plus tard, le 30 Fructidor An XI [17 septembre 1803], Missiessy est nommé commandant d'une division de l'armée navale stationnée à Brest[396]. L'escadre à laquelle appartient cette division est commandée par Truguet[397] : de là à penser que celui-ci a demandé à bénéficier de l'assistance de son ancien chef d'état-major général,

[395] DUPONT Maurice – *Les flottilles côtières de Pierre le Grand à Napoléon – De la Baltique à la Manche*, Economica, Paris, 2000, p.168

[396] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Arrêté du premier Consul de la République, 30 Fructidor an XI [17 septembre 1803]

[397] « Truguet (Laurent-Jean-François, comte) », dans TAILLEMITE Etienne – *Dictionnaire des marins français*, Editions Maritimes et d'Outre-Mer, 1982, p.328

lui permettant ainsi de se rapprocher du commandement opérationnel désiré, il n'y a évidemment qu'un pas. C'est également à Missiessy qu'est donné en 1804 le commandement par intérim de l'escadre[398] au moment où Truguet, refusant de cautionner la mise en place de l'Empire, tombe dans une disgrâce qui dure jusqu'en 1809[399]. Si les deux hommes sont assez sans doute proches, ou s'il est, tout au moins, presque certain qu'ils s'apprécient et s'estiment réciproquement, il y a là une différence de vues entre eux puisque, si Truguet refuse d'adhérer à l'Empire, Missiessy, lui, se plaint à Decrès de ne s'être pas vu offrir la possibilité d'assister au couronnement du nouveau souverain[400].

L'année 1803 voit la publication d'un nouvel ouvrage : *Moyens de procurer aux batimens de differens rangs des qualités pareilles, en adoptant les plans du vaisseau de 74 que l'expérience aurait fait reconnaitre le meilleur par la réunion de ses qualités et en changeant l'echelle pour l'application du même plan aux batiments de tous les rangs*[401], aussi référencé sous le titre de *Moyens de procurer aux vaisseaux de différens rangs des qualités pareilles, et une égale activité dans leurs manœuvres et dans le service de leur artillerie*[402]. Cette étude est la directe héritière de l'*Installation du vaisseau* et est encore caractéristique, tout comme ce précédent travail, du mouvement de modernisation des armées par la standardisation de l'équipement que nous avons constaté et qui préfigure à l'organisation matérielle des armées modernes.

Enfin, cette année est également celle du mariage de Missiessy. Le 31 janvier, il épouse Suzanne Joséphine de Laroque, veuve de Jean Baptiste Gabriel de Laroque, capitaine de cavalerie dont elle était devenue la femme en mars 1799 et qui est décédé en juillet 1801[403], après lui avoir donné au moins un fils[404]. De son nom de jeune fille Suzanne Joséphine Burgues de Missiessy, elle est en fait la nièce du contre-amiral, puisqu'étant la deuxième fille de Claude Laurent Burgues de Missiessy et de Marianne de Suffret de

[398] AN Marine C/7/368 – Note du ministère de la Marine concernant *« Missiessy, contre amiral, commandant une Division des forces navales et commandant en rade de Brest, en l'absence du général Truguet »*, 1805

[399] « Truguet (Laurent-Jean-François, comte) », dans TAILLEMITE Etienne, opus cité, p.328

[400] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Lettre d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy à Denis Decrès, 29 Brumaire An XIII [20 novembre 1804]

[401] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…

[402] ABM C03/D15 – Compte-rendu [anonyme] de l'ouvrage de M. le vice Amiral Missiessy, Commandant de la Légion d'honneur

[403] ABM – Copie du livre de raison de la famille Burgues de Missiessy, années 1774 à 1803

[404] SHM CC/7/368 – Dossier personnel d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy / Lettre d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy à Jacques Claude Beugnot, 1er mars 1815

Villeneuve[405] : ce mariage permet donc de resserrer les intérêts familiaux. Ayant émigré avec ses parents en 1793, elle est, avec son père et une sœur du nom de Marie Anne Françoise Alexandrine (nous supposons donc que Marianne de Suffret de Villeneuve est déjà décédée à cette date), radiée définitivement de la liste des émigrés le 21 Floréal An VIII [11 mai 1800], comme nous l'avons vu plus haut, et regagne la France à une date indéterminée[406]. Missiessy a alors 46 ans et son épouse, née le 24 novembre 1774[407], vient d'en avoir 29.

Missiessy dans la manœuvre de 1805 : la guerre et la disgrâce

Il serait superflu de détailler plus que nécessaire les principes stratégiques ayant régi la tentative avortée d'invasion de l'Angleterre par Napoléon : rappelons-en seulement les grandes lignes, de sorte à voir le rôle qu'y a tenu Missiessy et à comprendre les conséquences de cette fameuse manœuvre sur sa carrière.

L'Angleterre contrôlant les mers, il faut, pour l'envahir, réussir à disperser la *Royal Navy* de telle sorte qu'un coup de force puisse être tenté pour faire traverser la Manche à la Grande Armée sur les 2 000 bateaux plats rassemblés à Boulogne[408]. Il s'agit de trouver le moyen de venir à bout d'un principe fondamental de l'amirauté britannique que nous avons déjà vu en application durant la guerre d'Indépendance américaine, lorsque Missiessy est capturé à bord du *Pygmée* : en période de crise, une forte concentration de bâtiments effectuant une surveillance permanente est maintenue à proximité du royaume, notamment dans la Manche. La mer est le meilleur rempart de l'île. Pour parvenir à opposer à la défense anglaise une force suffisante, la manœuvre impériale consiste, après divers remaniements depuis le plan initial de 1803, en une approche indirecte à l'échelle de l'Atlantique : envoyer plusieurs escadres menacer les possessions anglaises des Antilles, de sorte à contraindre la *Navy* à engager la poursuite, puis opérer un retour rapide en France pour réunir les forces

[405] ABM – Copie du livre de raison de la famille Burgues de Missiessy, années 1772 à 1774
[406] AN BB/1/79 – Ministère de la Justice, Division des Emigrés, Bureau des Emigrés, Décision motivée de la Commission des Emigrés concernant Claude Laurent Burgues de Missiessy, Suzanne Joséphine et Marie Anne François Alexandrine ses filles
[407] ABM – Copie du livre de raison de la famille Burgues de Missiessy, année 1774
[408] MASSON Philippe – *Histoire de la marine – Tome I : l'ère de la voile*, Charles Lavauzelle, Paris, 1983, p.346

navales françaises dans la Manche et couvrir la traversée de la flottille avant que le gros des navires ennemis ait pu arriver sur place. La vitesse de mouvement et la concentration des forces sont les clefs de cette stratégie, dans le style typique de Napoléon. Toute indirecte que soit la manœuvre, elle ne saurait pourtant créer de réelle incertitude quant à son objectif chez un adversaire au fait de l'existence de la flottille de Boulogne et de son rayon d'action très limité. On pourrait aussi arguer du fait que les navires à fond plat qui la composent en partie sont sans doute incapables d'effectuer le transport des troupes dans le délai de quelques dizaines d'heures espéré, sans même parler de la météo, du risque pour l'armée d'être surprise en mer par l'arrivée de renforts britanniques, ou encore de la capacité des bâtiments de guerre français à protéger la traversée avec assez d'efficacité et pendant assez longtemps dans ce même cas de figure. *« En définitive, Napoléon va entreprendre une manœuvre de grand style avec un outil totalement inadapté »*, résume Philippe Masson[409].

Le 10 septembre 1804, Missiessy est nommé à la tête de l'escadre de Rochefort, qu'il conserve jusqu'au 26 juin suivant[410]. En novembre, il est fait commandeur de l'ordre de la Légion d'honneur[411]. Il a pour navire-amiral le vaisseau de 118 canons le *Majestueux*[412], auquel sont adjoints 4 vaisseaux de 74 canons, 2 frégates de 40 canons et 2 bricks de 12 canons transportant un corps expéditionnaire de 3429 hommes commandés par le général de division Joseph Lagrange[413].

Cette nomination du contre-amiral suit une série de plaintes adressées par lui au ministère de la Marine et des Colonies après qu'il a plusieurs fois été déçu dans ses espoirs d'obtenir un commandement. Alors que Decrès lui aurait personnellement dit le considérer comme étant *« l'officier général le plus propre au commandement d'une escadre »*[414], il semble furieux d'apprendre, en juin 1804, qu'il n'est pas compris dans la promotion de trois

[409] MASSON Philippe – *Histoire de la marine – Tome I : l'ère de la voile*, Charles Lavauzelle, Paris, 1983, p.349

[410] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Suite des services de M. le Comte de Burgues Missiessy

[411] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice...

[412] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Note du ministère de la Marine et des Colonies sur les états de service d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy, 4 août 1832

[413] AN Marine C/7/368 – Note du ministère de la Marine concernant *« Missiessy, contre amiral, commandant une Division des forces navales et commandant en rade de Brest, en l'absence du général Truguet »*, 1805

[414] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Lettre d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy à Denis Decrès, 13 ou 17 Prairial An XII [2 ou 6 juin 1804]

nouveaux vice-amiraux (promotion du 10 Prairial An XII [30 mai 1804][415]), tous ses cadets dans le service et *« tous trois marins moins que moi »*[416], écrit-il dans une lettre tempétueuse. Il est d'autant plus furieux d'apprendre que le commandement de l'escadre de Brest – qu'il n'occupe qu'à titre provisoire, rappelons-le – est confié à l'un de ces nouveaux vice-amiraux, en l'occurrence Honoré Ganteaume, tandis que lui-même retrouve son poste de commandant d'une division navale de cette même escadre : il refuse d'être mis sous les ordres du remplaçant de Truguet, pour *« des motifs personnels »*[417]. Peut-être ne s'agit-il là que de l'expression de la frustration qu'il ressent alors ; peut-être aussi les deux hommes se sont-ils mal accordés par le passé, lorsque Ganteaume présidait la section de la marine pour laquelle Missiessy a travaillé en 1800. Deux mois plus tard, il brigue cette fois le commandement de l'escadre de Toulon[418] pour y remplacer Latouche-Tréville, décédé le 19 août à l'âge de 59 ans : la lourde responsabilité de succéder à cet officier d'exception, dont la mort *« a privé la France d'un atout majeur dans sa lutte contre l'Angleterre »*[419], est confiée à Villeneuve sur l'insistance personnelle de Decrès[420]. En définitive et après de probables nouvelles démarches, Missiessy obtient, sinon le grade de vice-amiral, tout au moins le commandement précité de la petite escadre de Rochefort, précédemment sous les ordres de Villeneuve[421]. Il a pour mission de ravitailler les colonies françaises aux Antilles, d'y débarquer un corps de troupe et de nuire, dans la mesure de ses moyens, aux établissements anglais dans le secteur.

> *L'escadre de Rochefort, composée de 5 vaisseaux, 3 frégates et 2 bricks, partie de ce port le 11 janvier 1803* [sic], *sous les ordres du vice amiral* [sic] *de Missiessy, et ayant un corps de troupes de débarquement de 3 400 hommes commandés par le général La Grange, ravitailla la Martinique, la Guadeloupe et Santo Domingo qui était alors assiégé. Elle mit à contribution les colonies anglaises Saint Christophe, Nieves* [Nièvès], *Monserat*

[415] COURCELLES Jean Baptiste Pierre Jullien, chevalier de – *Histoire généalogique et héraldique des pairs de France, des grands dignitaires de la couronne, des principales familles nobles du royaume, et des maisons princières d'Europe – Tome Septième*, Paris, Arthus Bretrand Libraire, 1826, p.48

[416] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Lettre d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy à Denis Decrès, 13 ou 17 Prairial An XII [2 ou 6 juin 1804]

[417] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Lettre d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy à Denis Decrès, 3 Messidor An XII [22 juin 1804]

[418] DUPONT Maurice – *Les flottilles côtières de Pierre le Grand à Napoléon – De la Baltique à la Manche*, Economica, Paris, 2000, p.184

[419] Rémi Monaque, cité dans « Latouche-Tréville, le collègue de Nelson », dans TAILLEMITE Etienne – *Les hommes qui ont fait la Marine française*, Perrin, Paris, 2008, p.211

[420] MASSON Philippe – *Histoire de la marine – Tome I : l'ère de la voile*, Charles Lavauzelle, Paris, 1983, p.348

[421] « Villeneuve (Pierre Charles de) », dans TAILLEMITE Etienne – *Dictionnaire des marins français*, Editions Maritimes et d'Outre-Mer, 1982, p.340

[Montserrat], *fit capituler la Dominique et y leva aussi des contributions et rentra à Rochefort le 20 mai après une courte mais active campagne de quatre mois et neuf jours.*

Les contributions levées ne montèrent qu'a 884 906 francs ; mais le nombre des bâtimens fut de 38. Il en fut conduit 19 à la Martinique. Ils y furent vendus pour 886 384 francs les 19 autres coulés ou brûlés. L'escadre fit 134 prisonniers sur ces bâtimens.[422]

La campagne apparaît ici comme étant une réussite et l'escadre rentre sans avoir perdu de bâtiment[423]. Ce bilan apparemment positif ne motive pas la satisfaction du maître de Missiessy, tout au contraire : le retour des navires est l'occasion de tensions aigües. Le désappointement de l'Empereur vient notamment de ce qu'il reproche au commandant de l'escadre son manque d'initiative durant la croisière :

J'ai étouffé d'indignation en lisant qu'il n'avait pas pris le Diamant. […] *Il mérite, avec le reproche que j'ai à lui faire de n'avoir pas pris le Diamant, celui d'être resté si peu de temps à Santo-Domingo ; qu'il n'a pas même vu lever le blocus, et qu'il n'a pris aucun corsaire noir ; de ne s'être pas fait voir devant le Cap, ce qui aurait fait une diversion ; de n'avoir pas embarqué un millier de sacs de farine pour Santo-Domingo, ayant appris à la Martinique que cette colonie en manquait ; de n'avoir pas embarqué l'artillerie ennemie du Roseau, de Saint-Christophe. Je ne conçois pas comment, lorsqu'on a une si belle occasion d'enlever cent pièces de canons de bronze anglais, on les laisse. C'eût été un trophée et un grand secours pour la Martinique et la Guadeloupe. Vous lui ferez le reproche de n'avoir pas exécuté l'ordre que je lui avais donné dans ses instructions, de faire des levées de nègres dans les colonies ennemies, et de n'avoir pas rempli la partie de ses instructions relatives à Terre-Neuve. Si une expédition comme celle-là avait été faite avec un peu d'audace, ce n'est pas 40 francs de part de prise qu'aurait eus chaque matelot, mais 400 francs.* […] *Prévenez l'amiral Missiessy que dans vingt-quatre heures il recevra un courrier avec des instructions pour mettre à la voile.*[424]

L'autre raison, comme cela nous est connu, mais comme Missiessy l'ignore vraisemblablement, est que la mission officielle qui lui a été confiée n'est pas le but principal de sa navigation, puisque le mouvement de l'escadre de Rochefort participe à la diversion

[422] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Ministère de la Marine et des Colonies – Escadre de Rochefort, commandée par M. de Missiessy

[423] MONAQUE Rémi – *Trafalgar – 21 octobre 1805*, Paris, Tallandier, 2005, p.94

[424] Lettre de Napoléon I[er] à Denis Decrès, date inconnue, dans *Correspondance de Napoléon avec le Ministre de la Marine, depuis 1804 jusqu'en avril 1815, extraite d'un portefeuille de Sainte-Hélène – Tome Premier*, Paris, Delloye et Victor Lecou, 1837 (deux volumes), pp.28-31

pensée par Napoléon. Y prennent également part l'escadre de Ganteaume au départ de Brest et l'escadre combinée de Villeneuve et de l'Espagnol Gravina (en vertu du traité de coopération navale signé début 1805, par lequel l'Espagne met à la disposition de la France 25 à 29 vaisseaux répartis en 3 escadres[425]) au départ de Toulon. Si Ganteaume est forcé à l'inertie pour n'avoir pas trouvé l'occasion de forcer le blocus anglais, l'échec de Missiessy tient davantage de la malchance et du hasard des communications. Il a aussi mené bien vite une croisière durant laquelle il craint sans doute de se trouver surpris, avec sa modeste escadre, par une force anglaise supérieure. Victime de la prudence de l'Empereur, il semble qu'il quitte Rochefort sans être instruit de la stratégie suivie, comme en témoignent peut-être ces mots adressés par Decrès à Napoléon avant le début de la manœuvre et qui laissent supposer que Villeneuve était, lui, au fait des enjeux :

> *Sire, le vice-amiral Villeneuve et le contre-amiral Missiessy sont ici. J'ai entretenu le premier du grand sujet.*[426]

Une fois achevée ce qu'il croit être sa mission, Missiessy fait voile pour retrouver la France sans savoir qu'il croise en chemin trois navires porteurs du même contrordre lui donnant pour nouvelles instructions de demeurer en Martinique jusqu'en juin et d'y attendre l'arrivée de l'escadre combinée franco-espagnole avec laquelle il doit ensuite foncer vers Boulogne[427]. Villeneuve ne trouve donc en Martinique ni Missiessy, qui est déjà parti, ni Ganteaume, qui ne doit jamais arriver. Dans le même temps, Napoléon envisage l'éventualité de prolonger la diversion en renvoyant Missiessy vers Toulon pour mobiliser les Anglais en Méditerranée, espérant *«* [occuper] *ainsi entre Cadix et Toulon 20 vaisseaux de guerre anglais »*[428]. Il opte finalement pour un ralliement des escadres de Toulon et Rochefort au Ferrol en prévision d'une navigation conjointe vers la Manche. La suite est connue : l'escadre de Villeneuve, arrivée dans le Golfe de Gascogne, se défend honorablement contre celle du contre-amiral Calder (bataille des Quinze-Vingt, 22 juillet 1805) puis n'ose cingler vers le Nord et se réfugie à Cadix le 18 août pour y dépérir pendant deux mois, jusqu'à ce que la

[425] DUPONT Maurice – *Les flottilles côtières de Pierre le Grand à Napoléon – De la Baltique à la Manche*, Economica, Paris, 2000, p.184

[426] Denis Decrès, cité par MONAQUE Rémi – *Trafalgar – 21 octobre 1805*, Paris, Tallandier, 2005, p.80

[427] MONAQUE Rémi, ibidem, p.94

[428] Lettre de Napoléon I[er] à Denis Decrès, 4 mai 1805, dans *Correspondance de Napoléon avec le Ministre de la Marine, depuis 1804 jusqu'en avril 1815, extraite d'un portefeuille de Sainte-Hélène – Tome Premier*, Paris, Delloye et Victor Lecou, 1837 (deux volumes), p.66

colère de Napoléon pousse Villeneuve, désespéré d'apprendre qu'il va être remplacé, à tenter le tout pour le tout dans une sortie vouée à l'échec.

Missiessy est alors le doyen des contre-amiraux français[429] : une situation qui ne lui convient guère, comme ses vifs échanges épistolaires avec Decrès l'ont montré. Il estime que sa campagne doit l'amener à bénéficier de la justice qu'il pense lui être due : espoir compréhensible quand on considère l'intégralité de la manœuvre de 1805 et que l'on constate que lui seul s'est acquitté de la mission dont il était informé. En fait, les mois qui suivent son retour voient ses rapports avec le ministère et avec l'Empereur se détériorer rapidement, car il ne cueille pas les lauriers qu'il espérait, notamment la nomination au grade de vice-amiral : arrivé en France à la mi-mai, il ne s'occupe plus dès lors que de demander un congé qui lui est systématiquement refusé, ce qui motive d'autant plus sa colère que Decrès lui précise que, quand bien même il lui serait permis de quitter provisoirement son commandement, il ne serait pas le bienvenu à Paris[430]. Il paraît ne pas comprendre pourquoi le ministre le déconsidère ainsi. Que sait-il alors de la grande manœuvre à laquelle il a pris part et qui nécessite qu'il demeure en état d'alerte à la tête de son escadre ? Sait-il seulement que cette manœuvre est en cours et qu'il a involontairement déçu les attentes de l'Empereur ? Il semble qu'il ne soit toujours informé de rien. La méfiance de Napoléon vis-à-vis d'un commandant en chef engagé dans une manœuvre essentielle peut surprendre. Il faut cependant se souvenir que cette prudence, dont l'Empereur fait montre vis-à-vis de son entourage en général, n'est pas sans objet. L'espionnage est une préoccupation permanente : une information transmise est une information qui peut être ébruitée, même involontairement. Ainsi, malgré les précautions dont cet exemple illustre le degré, le plan de la campagne de 1805 semble avoir été communiqué à la Russie, puis par cet intermédiaire à l'Angleterre, par un informateur jamais identifié[431]. Entre le trop et le trop peu de confiance, l'équilibre est sans doute difficile à trouver. Napoléon se méfie-t-il particulièrement de Missiessy ? Malgré la seule phrase, aux accents définitifs, qu'il dicte à son sujet à Sainte-Hélène (*« Missiessy était un homme peu sûr ; sa famille avait livré Toulon »*[432]), on doit plutôt être tenté de voir ici une manifestation de prudence habituelle. Quoi qu'il en soit, la

[429] *Victoires, conquêtes, désastres, revers et guerres civiles des Français, de 1792 à 1815, par une société de militaires et de gens de lettres – Tome seizième*, Paris, C.L.F Panckoucke Editeur, 1819, p.238

[430] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Lettre d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy à Denis Decrès, 2 Messidor An XIII [21 juin 1805]

[431] Jacques Godechot, cité par TULARD Jean – *Joseph Fouché*, Fayard, 1998, p.204

[432] Napoléon I[er], cité par LAS CASES Emmanuel de, comte de – *Mémorial de Sainte-Hélène – Tome 1*, Gallimard, 1956 (deux volumes), p.599

colère et le désappointement de Missiessy transparaissent clairement dans sa correspondance :

> *Dans toutes mes lettres depuis mon arrivée, je vous ai mandé que ma santé avoit besoin d'un repos de deux mois loin des bords de mer pour son rétablissement et que si j'entreprenais une nouvelle campagne avant qu'elle fut retablie, je compromettrai les vues de l'empereur et ma reputation : j'ai été meme jusqu'à vous dire que je préférerai demander ma retraite que de m'exposer à rendre des services peu utiles ; et je vous priai de me faire remplacer dans mon commandement.*[433]

Au même moment, Napoléon presse Decrès pour qu'il enjoigne Missiessy à ne pas végéter dans la rade de Rochefort. Il le veut actif en vue de l'arrivée de Villeneuve :

> *Si vous pouvez faire sortir Missiessy, faites-le sortir. Il paraît que c'est un homme qui a besoin d'instructions plutôt hardies que prudentes. Par exemple, il faut lui prescrire de chasser et de prendre le plus de bâtiments qu'il pourra.*[434]

L'inertie de l'escadre incommode au dernier degré l'Empereur, qui avait exprimé, dès avant le retour du contre-amiral, sa volonté que *« quelque part qu'il se présente,* [il] *ne soit pas arrêté d'une heure »*[435]. Tentant de motiver son zèle, il a enjoint Decrès à user de l'influence de son épouse pour le convaincre d'agir :

> *Enfin, je crois que madame Missiessy est une femme raisonnable, qui a un peu d'ambition. Engagez-la à partir pour Rochefort ; il est juste que l'amiral Missiessy voie sa femme : qu'elle lui fasse bien comprendre qu'il faut qu'il achève la campagne. Je suis fâché que vous ne vous soyez pas avisé de cela plus tôt.*[436]

Cette patience peut surprendre, mais elle s'explique. On sait que Napoléon désespère durant tout le règne de trouver, pour commander à ses navires, un officier ayant la

---

[433] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Lettre d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy à Denis Decrès, 2 Messidor An XIII [21 juin 1805]

[434] Lettre de Napoléon I[er] à Denis Decrès, 19 juin 1805, dans *Correspondance de Napoléon avec le Ministre de la Marine, depuis 1804 jusqu'en avril 1815, extraite d'un portefeuille de Sainte-Hélène – Tome Premier*, Paris, Delloye et Victor Lecou, 1837 (deux volumes), p.112

[435] Lettre de Napoléon I[er] à Denis Decrès, 8 mai 1805, ibidem, p.83

[436] Lettre de Napoléon I[er] à Denis Decrès, 6 juin 1805, citée par MONAQUE Rémi – *Trafalgar – 21 octobre 1805*, Paris, Tallandier, 2005, p.135

stature qu'il désire. Sa tirade sur le sujet est assez fameuse, telle que rapportée par Las Cases après que celui-ci lui a raconté la campagne de Suffren dans les Indes (1781 – 1784) : *« Oh ! pourquoi cet homme, s'est écrié l'Empereur, n'a-t-il pas vécu jusqu'à moi, ou pourquoi n'en ai-je pas trouvé un de sa trempe, j'en eusse fait notre Nelson, et les affaires eussent pris une autre tournure, mais j'ai passé tout mon temps à chercher l'homme de la marine, sans avoir jamais rien pu rencontrer. Il y a dans ce métier une spécialité, une technicité qui arrêtaient toutes mes conceptions. Proposais-je une idée nouvelle, aussitôt j'avais Ganteaume sur les épaules et la section de marine. – Sire, cela ne se peut pas. – Et pourquoi ? – Sire, les vents ne le permettent pas, et puis les calmes, les courants ; et j'étais arrêté tout court. Comment continuer la discussion avec ceux dont on ne parle pas le langage. »*[437] Faute de disposer de mieux, il hésite sans doute à remplacer Missiessy, d'autant que celui-ci fait partie des marins pour lesquels il a de l'estime militaire, comme le montre ce passage adressé – certes un peu avant le retour de l'escadre – à Decrès : *« M. Rosily m'a écrit pour me demander à être grand-officier de la Légion d'Honneur. Cela m'est difficile. Missiessy, Gourdon, Lacrosse, Magon, sont dans mon esprit au-dessus de lui ; il a donc très tort de se comparer à Bruix, à Ganteaume, à vous, à Villeneuve. »*[438]

Ayant, malgré les instances de l'Empereur et de son ministre, persisté à demeurer en rade de Rochefort, Missiessy est remplacé à la tête de son escadre le 26 juin par l'un de ses subordonnés, le capitaine de vaisseau Zacharie Allemand[439], futur vice-amiral et futur comte de l'Empire[440]. Il quitte alors Rochefort et s'installe dans un hôtel bordelais d'où il écrit à nouveau au ministre, exposant notamment les raisons de sa mauvaise santé, lesquelles s'avèrent naturellement n'être que très peu médicales :

> *Ma santé ne se retablit point et je ne puis pas encore prévoir l'epoque ou je pourrai reprendre le commandement d'une escadre : son délabrement provient aussi du désagrement que j'ai eprouvé l'année dernier de n'etre point compris dans la promotion*

[437] Napoléon I[er], cité par LAS CASES Emmanuel de, comte de – *Mémorial de Sainte-Hélène – Tome 1*, Gallimard, 1956 (deux volumes), p.464

[438] Lettre de Napoléon I[er] à Denis Decrès, 29 avril 1805, dans *Correspondance de Napoléon avec le Ministre de la Marine, depuis 1804 jusqu'en avril 1815, extraite d'un portefeuille de Sainte-Hélène – Tome Premier*, Paris, Delloye et Victor Lecou, 1837 (deux volumes), p.59

[439] AN Marine C/7/368 – Note du ministère de la Marine concernant *« Missiessy, contre amiral, commandant une Division des forces navales et commandant en rade de Brest, en l'absence du général Truguet »*, 1805 ; MONAQUE Rémi – *Trafalgar – 21 octobre 1805*, Paris, Tallandier, 2005, p.137

[440] « Allemand (Zacharie-Jacques-Théodore, comte) », dans TAILLEMITE Etienne – *Dictionnaire des marins français*, Editions Maritimes et d'Outre-Mer, 1982, p.13

des trois vice amiraux, tous mes cadets ; et vous devez présumer qu'il continue de m'affecter.[441]

Se voyant toujours empêché de monter à Paris, il demeure à Bordeaux, d'où il continue à écrire à Decrès, cette fois pour demander à être admis en congé ou même en retraite, prétendant ne plus pouvoir commander dans les conditions qui lui sont imposées[442]. Cette demande répond à l'affront qu'il estime lui avoir été fait depuis son retour de campagne. Le fait de demander à quitter prématurément le service, que ce soit pour raisons de santé ou pour tout autre prétexte, est aujourd'hui encore une façon pour un officier supérieur de partir la tête haute à la suite d'un conflit hiérarchique : elle était déjà pratiquée sous l'Ancien Régime par des officiers s'estimant bafoués, ou bien ayant été frustrés dans leurs espoirs d'avancement ou d'obtention de grâces[443]. Lorsqu'un billet du ministère demande à Decrès ce qu'il entend répondre à cette demande, il s'impatiente :

Je ne puis repondre à une lettre ou un officier général après tous les avertissemens que je lui ai donné sur l'opinion qu'a Sa Majesté d'une demande de retraite en tems de guerre, se permet de la faire avec autant d'inconvenance.[444]

Cette réponse de Decrès fait référence à une autre lettre adressée par lui à Missiessy le 3 juin précédent[445]. Du fait du refus du ministre de donner suite à cette requête (ce dont Missiessy peut probablement lui être reconnaissant puisque, grâce à ce refus, sa carrière impériale ne prend pas fin prématurément), il semble que la situation demeure en l'état jusqu'en novembre. Après que la nouvelle du désastre du 21 octobre soit arrivée en France, la position du contre-amiral change : dans deux nouvelles lettres datées du 21 Brumaire An XIV [12 novembre 1805], il demande cette fois à commander de nouveau, arguant que la situation dans laquelle se trouve désormais la Marine est prioritaire sur son état

[441] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Lettre d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy à Denis Decrès, 24 Messidor An XIII [13 juillet 1805]

[442] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Ministère de la Marine et des Colonies : note de Denis Decrès, 6 Fructidor An XIII [24 août 1805]

[443] VERGE-FRANCESCHI Michel – *La Royale au temps de l'amiral d'Estaing*, La Pensée Universelle, 1977, p.132

[444] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Ministère de la Marine et des Colonies : note de Denis Decrès, 6 Fructidor An XIII [24 août 1805]

[445] AN Marine C/7/210 – Note du ministère de la Marine concernant *« Missiessy, contre amiral, commandant une Division des forces navales et commandant en rade de Brest, en l'absence du général Truguet »*, 1805

de santé[446]. A-t-il, à ce moment, compris le rôle qu'il devait jouer aux Antilles ? Lorsque Napoléon lui fait savoir qu'il accepte de lui confier une nouvelle escadre, Missiessy, en soulignant le fait que son successeur Allemand vient d'être fait contre-amiral, insiste cependant à nouveau pour obtenir une promotion au grade de vice-amiral, honneur *« indispensable au succès des opérations dont je pourrais être chargé »*, précise-t-il[447]. Malgré son insistance, il n'obtient rien.

En février 1806, il est à Paris, où il a demandé à pouvoir se rendre car s'y trouvent « [sa] *maison et* [sa] *famille* »[448]. Un décret daté du 26 avril lui accorde les fonctions de commandant de l'escadre de Méditerranée[449] – celle-là même qui a été annihilée six mois plus tôt : il s'agirait donc davantage de la rebâtir que de la commander. Cependant, cette nomination n'apparaît nulle part ailleurs, ni dans les archives personnelles de Missiessy, ni dans son dossier militaire. Une note ajoutée en marge du décret précise que *« cette disposition sera tenue secrète »* : cela expliquerait naturellement qu'elle ne figure pas dans les archives de l'époque impériale, mais quelle serait de toute façon cette fonction de commandement militaire qui puisse s'exercer en secret ? Il est plus vraisemblable que, mécontent de n'être toujours pas fait vice-amiral, Missiessy ait refusé cette nomination, provoquant la disgrâce dans laquelle il tombe alors jusqu'en 1808[450]. Certaines archives indiquent sans autre précision que, durant cette période, il est au *« service à terre »*[451] : une manière courtoise de désigner sa mise à l'écart des affaires ? Ses états de service passent directement de l'année 1805 à l'année 1808, sans autre précision[452]. Plusieurs notes de la division des officiers au ministère de la Marine indiquent qu'il a résidé à Paris en 1806 et 1807[453].

---

[446] ABM C00/D06 – Lettre d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy à Napoléon I[er], 21 Brumaire An XVI [12 novembre 1805] ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Lettre d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy à Denis Decrès, 21 Brumaire An XIV [12 novembre 1805]

[447] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Lettre d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy à Denis Decrès, 7 mars 1806

[448] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Brouillon d'une lettre d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy à Denis Decrès, 24 janvier 1806

[449] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Décret de Napoléon I[er] faisant Edouard Thomas Burgues de Missiessy commandant de l'escadre de Méditerranée, 26 avril 1806

[450] DUPONT Maurice – *Les flottilles côtières de Pierre le Grand à Napoléon – De la Baltique à la Manche*, Economica, Paris, 2000, p.189 ; « Missiessy (Edouard-Thomas de Burgues, comte de) », dans TAILLEMITE Etienne – *Dictionnaire des marins français*, Editions Maritimes et d'Outre-Mer, 1982, p.237

[451] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Suite des services de Monsieur le Comte de Burgues Missiessy, 10 juin 1832

[452] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Notice sommaire…

[453] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Ministère de la Marine, 1[ère] Division des Officiers Militaires : demande d'appointements du Contre Amiral Missiessy, 19 juillet 1806 ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Ministère de la Marine, 1[ère] Division des Officiers Militaires : demande d'appointements du Contre Amiral

Un bulletin de police daté du début d'avril 1806 fait peut-être la lumière sur cette situation, tout en nous donnant un intéressant aperçu du moral de la Marine Impériale six mois après Trafalgar et du sentiment, justifié ou non, qu'ont les officiers d'être peu considérés par leur maître. Ce document peut laisser penser qu'on veille à ce que Missiessy ne demeure pas officiellement démissionnaire, de sorte à diminuer l'effet de sa disgrâce et à éviter qu'elle provoque des remous : de là peut-être, après la promotion avortée, le *« service à terre »*.

> *La démission du contre-amiral Missiessy avait causé quelque agitation à Brest parmi les officiers de marine. Ils se plaignaient hautement d'être traités moins favorablement que les officiers de terre. Le commissaire général de police de Brest rapporte que la nouvelle du retour de M. Missiessy y cause une vive satisfaction.*[454]

Avec cette disgrâce, *« Napoléon perd un excellent amiral »*, écrit Maurice Dupont[455]. Mais que faire d'un excellent amiral lorsqu'il n'y a plus rien à commander ? Après Trafalgar, la Marine Impériale est au plus mal : elle est en partie dépassée technologiquement, bloquée dans les ports, servie par des équipages qui n'ont aucun moyen de s'entraîner correctement, encadrée par des officiers dont beaucoup manquent d'expérience. Par un puissant travail de reconstruction, Napoléon habilement servi par Decrès parvient cependant à poursuivre l'effort de redynamisation et à donner à cette arme vaincue et humiliée, sinon une nouvelle jeunesse, tout au moins le début d'un nouveau souffle : c'est à cette politique générale que Missiessy est amené à participer dans le cadre du développement du plus grand projet naval de l'Empire, lorsqu'il est rappelé au service en 1808.

Missiessy, 9 janvier 1807 ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Ministère de la Marine, 1ère Division des Officiers Militaires : demande d'appointements du Contre Amiral Missiessy, 7 avril 1807

[454] « Bulletin du samedi 5 avril 1806 », dans HAUTERIVE, Ernest d' – *La police secrète du Premier Empire. Bulletins quotidiens adressés par Fouché à l'Empereur – Tome II : 1805 – 1806*, Paris, Perrin et Cie, 1913

[455] DUPONT Maurice – *Les flottilles côtières de Pierre le Grand à Napoléon – De la Baltique à la Manche*, Economica, Paris, 2000, p.189

Nous avons constaté que l'établissement naval d'Anvers avait atteint un développement dont, bien que prévenus, nous ne pouvions nous faire aucune idée. Cet établissement, par sa progression continuelle, aurait donné sous peu une telle augmentation à la flotte française qu'il aurait été impossible à l'Angleterre de l'égaler. Nous pouvons dire que la paix qui réduit ce port à un simple rôle de commerce est un événement aussi important pour nous qu'aucun autre dans l'histoire de l'Angleterre.

Sir George Martin, amiral anglais[456]

Au cœur du projet d'Anvers

Après l'échec de son projet d'invasion de l'Angleterre, le regard porté par Napoléon sur le rôle de sa marine évolue : dès 1806, il entreprend de la reconstituer et de la moderniser, projetant de l'intégrer d'une manière nouvelle dans ses stratégies[457]. Jusqu'alors, il a considéré ses bâtiments dans leur rôle de maintien des lignes de communication avec les colonies et comme instrument de projection de la Grande Armée. Cette conception est partiellement abandonnée après Trafalgar, lorsque de grands investissements sont réalisés et de vastes chantiers lancés, dans le but de faire de la Marine Impériale une forteresse face à la mer, à défaut de pouvoir encore la faire rivaliser avec la *Navy*.

[456] Sir George Martin, cité par Masson Philippe, « Anvers », dans TULARD Jean (dir.) – *Dictionnaire Napoléon*, Fayard, 1987, p.101

[457] Etienne Taillemite, « Arsenaux de la Marine », ibidem, p.126

Pour effectuer, à terme, un débarquement en Angleterre, ou tout au moins pour maintenir l'ennemi en alerte permanente, l'Empereur entreprend de restaurer l'appareil naval et de le rendre plus impressionnant qu'il ne l'a jamais été. L'objectif n'est pas des moindres puisque l'immense chantier humain, administratif et matériel mis en place depuis le ministériat de Forfait dans l'optique de remettre la Marine en état après la tourmente révolutionnaire n'est même pas achevé, tandis qu'il faut maintenant réparer les dégâts de 1805.

Il est avant tout nécessaire de continuer à restaurer les infrastructures matérielles, comme cela a été entrepris depuis 1799. Il faut développer l'activité d'arsenaux modernisés en mesure de produire, d'entretenir et d'abriter la flotte impériale renaissante : il est alors prévu qu'elle doit comprendre de 110 à 120 vaisseaux de ligne compétitifs – elle ne dispose encore, à la fin du règne, que de 72 grands bâtiments, dont 13 sont techniquement dépassés ou prématurément usés[458]. Il ne faut cependant pas oublier que beaucoup de navires ont été perdus en mer : en dix années, de 1804 à 1814, la totalité des arsenaux impériaux parvient quand même à produire 77 vaisseaux et 79 frégates[459]. L'investissement à la fois humain, matériel et financier que cela représente est énorme : si l'on peut toujours débattre de la question de la bonne utilisation stratégique de sa Marine par Napoléon, on ne peut en revanche nier qu'il s'est efforcé de la porter à un niveau digne de la grandeur souhaitée pour l'Empire. Il a compris cette vérité énoncée 60 ans plus tôt, en 1745, par Maurepas, et qui est *« qu'on ne pouvait imaginer l'effet* [qu'une] *augmentation de vaisseaux ferait sur les cours étrangères ; que ce serait le moyen le plus sûr de se faire craindre et respecter, de se procurer des alliés et de prévenir les guerres que l'agrandissement de notre commerce et la faiblesse de nos forces navales pourraient nous occasionner »*[460].

Plusieurs grands chantiers bénéficient de l'injection de moyens financiers. En Méditerranée, Toulon demeure le principal site de construction navale, auquel s'ajoutent plusieurs villes italiennes, principalement La Spezia, Gênes, Trieste et Venise[461]. Sur la façade atlantique, Lorient et surtout Rochefort développent leurs activités tandis que Brest et Le Havre, étouffés par le blocus anglais, diminuent les leurs ; Cherbourg, enfin, bénéficie des

[458] Philippe Masson, « La marine sous la Révolution et l'Empire », dans DELMAS Jean (dir.) – *Histoire militaire de la France – Tome 2 : de 1715 à 1871*, Paris, PUF, 1992, p.386

[459] Martine Acerra, « La construction navale », dans HUMBERT Jean-Marcel et PONSONNET Bruno (dirs.) – *Napoléon et la mer : un rêve d'Empire*, Paris, Seuil, 2004, p.60

[460] Jean Frédéric Phélypeaux, comte de Maurepas, cité par VERGE-FRANCESCHI Michel – *La Marine Française au XVIII*^{ème} *Siècle : guerres – administration – exploration*, SEDES, 1996, p.57

[461] Philippe Masson, « La marine sous la Révolution et l'Empire », dans DELMAS Jean (dir.), opus cité, p.386

plus importants investissements sur ce versant de l'Empire, mais les résultats s'en font sentir très tard puisque les quatre premiers vaisseaux sortent des chantiers en 1813[462].

Le manque de munitions navales de qualité – poix (étanchéité), chanvre (gréements) et bois (coques, mâtures) –, là aussi du fait du blocus, nuit grandement à la production des arsenaux impériaux, tant d'un point de vue quantitatif que qualitatif. Le problème est particulièrement aigu en ce qui concerne le bois : trop vert (les bois coupés doivent, dans l'idéal, être laissés à sécher pendant plusieurs mois avant d'être utilisés pour les constructions navales, mais ce temps n'est pas pris par les arsenaux de l'Empire dont la production doit être rapide), trop petit et surtout trop cher du fait de sa rareté (coût supérieur de 45% en 1815 par rapport à 1789), il produit des coques qui se déforment et des mâts trop fragiles[463].

Figure 14 - Le port de Toulon au début du XIX^{ème} Siècle



Anonyme. Vue de l'arsenal de Toulon dédiée à Denis Decrès. Début du XIX^{ème} Siècle. Reproduit par Martine Acerra – *« La construction navale »*, dans HUMBERT Jean-Marcel et PONSONNET Bruno (dirs.) – *Napoléon et la mer : un rêve d'Empire*, Seuil, Paris, 2004, p.61

[462] Philippe Masson, « La marine sous la Révolution et l'Empire », dans DELMAS Jean (dir.) – *Histoire militaire de la France – Tome 2 : de 1715 à 1871*, Paris, PUF, 1992, p.386

[463] Martine Acerra, « La construction navale », dans HUMBERT Jean-Marcel et PONSONNET Bruno (dirs.) – *Napoléon et la mer : un rêve d'Empire*, Seuil, Paris, 2004, p.64

Le plus grand projet naval de Napoléon se situe sur l'un des territoires acquis par la France à la faveur des guerres de la Révolution : il s'agit du port d'Anvers et de sa région, lesquels bénéficient d'investissements colossaux dans le but de répondre à plusieurs objectifs majeurs.

Les Pays-Bas autrichiens, desquels dépend la ville, ont été conquis en 1794 (prise d'Anvers le 27 juillet) : depuis lors et jusqu'en 1813, ils sont rattachés à la France. Parallèlement, les anciennes Provinces Unies, « libérées » par les armées révolutionnaires en 1795, sont depuis cette date l'allié, bon gré mal gré, de la France républicaine puis impériale (en tant que République batave jusqu'en 1806, puis en tant que royaume de Hollande dont la couronne est confiée à Louis Bonaparte jusqu'en 1810, enfin en tant que territoire annexé à l'Empire après cette date)[464].

C'est à Anvers que commence la seconde phase de la carrière impériale de Missiessy : depuis cette position d'une haute valeur stratégique, il déploie ses qualités d'administrateur et se chef de 1808 à 1814. C'est également de là qu'il assiste à la chute du régime.

Anvers, arsenal impérial

Jusqu'en 1803, Anvers n'est encore à peu près considéré que pour son seul intérêt commercial. C'est à partir de cette année que le chantier de construction navale commence à être agrandi et modernisé : il connaît, dès lors, une activité dynamique croissante jusqu'à la fin de l'Empire. De 500 ouvriers en 1804, le personnel de l'arsenal passe à 2 845 en 1807[465] : ce chiffre stagne ensuite autour de 3 000 jusqu'en 1809 du fait du manque de main-d'œuvre et on est alors loin des 15 000 d'abord prévus pour cette même année[466]. Entre 1803 à 1814, 19 navires sont mis à l'eau et une quinzaine sont encore en construction cette dernière année, ce qui est légèrement supérieur au rendement moyen des autres arsenaux de l'Empire : sur la même durée, Toulon produit 18 vaisseaux et Rochefort plus de 15, alors que ces deux

[464] André Palluel-Guillard, « Les Pays-Bas face à l'impérialisme français », dans TULARD Jean (dir.) – *L'Europe au temps de Napoléon*, Le Coteau, Horvath, 1989, pp.249-264

[465] Etienne Taillemite, « Arsenaux de la Marine », dans TULARD Jean (dir.) – *Dictionnaire Napoléon*, Fayard, 1987, p.126

[466] Philippe Masson, « Anvers », ibidem, p.101

arsenaux sont déjà fonctionnels en 1803[467]. Après 1805, l'importance stratégique de la ville est doublement renforcée. D'un point de vue offensif, Napoléon veut en faire à la fois la base navale impériale par excellence et, en conséquence, le nouveau point de départ d'une éventuelle invasion de l'Angleterre. D'un point de vue défensif, la place elle-même doit être érigée en une forteresse puissante capable de supporter seule un siège d'au moins un an : tout au moins est-ce là ce que l'Empereur soutient à Las Cases en novembre 1816[468], lequel en conclut qu'il *« avait sur Anvers les idées les plus gigantesques ;* […] *il voulait qu'Anvers à lui seul finît par devenir toute une province, un petit royaume »*[469]. Cela n'empêche pas Pierre Victor Malouet, homme d'expérience dans la gestion des affaires de la mer, commissaire maritime puis préfet maritime d'Anvers[470], de constater, dès 1806 :

> *Anvers a beau faire, il ne se relève point de l'état subalterne où vous l'avez placé : vous voulez ici un service régulier, des commissions, des gardes, des conseils de guerre, des travaux immenses et vous me reprochez sans cesse le nombre des agents qui, assurément n'est proportionné, ni en qualité, ni en quantité, à ce qu'il y a à faire et qui est établi dans les autres ports.*[471]

La ville devient pourtant rapidement *« une des clefs de l'Empire, notre arsenal maritime et notre boulevard aux frontières du Nord* […] *la première place de France »*[472]. Si les efforts déployés dans le renforcement du système défensif ne nous concernent pas directement, le développement de l'arsenal, couplé à celui d'une Marine renouvelée, nous intéressent en revanche davantage, puisque Missiessy y joue un rôle de premier plan en se voyant confier des responsabilités essentielles.

---

[467] Martine Acerra, « La construction navale », dans HUMBERT Jean-Marcel et PONSONNET Bruno (dirs.) – *Napoléon et la mer : un rêve d'Empire*, Seuil, Paris, 2004, p.61

[468] LAS CASES Emmanuel de, comte de – *Mémorial de Sainte-Hélène – Tome 2*, Gallimard, 1956 (deux volumes), p.250

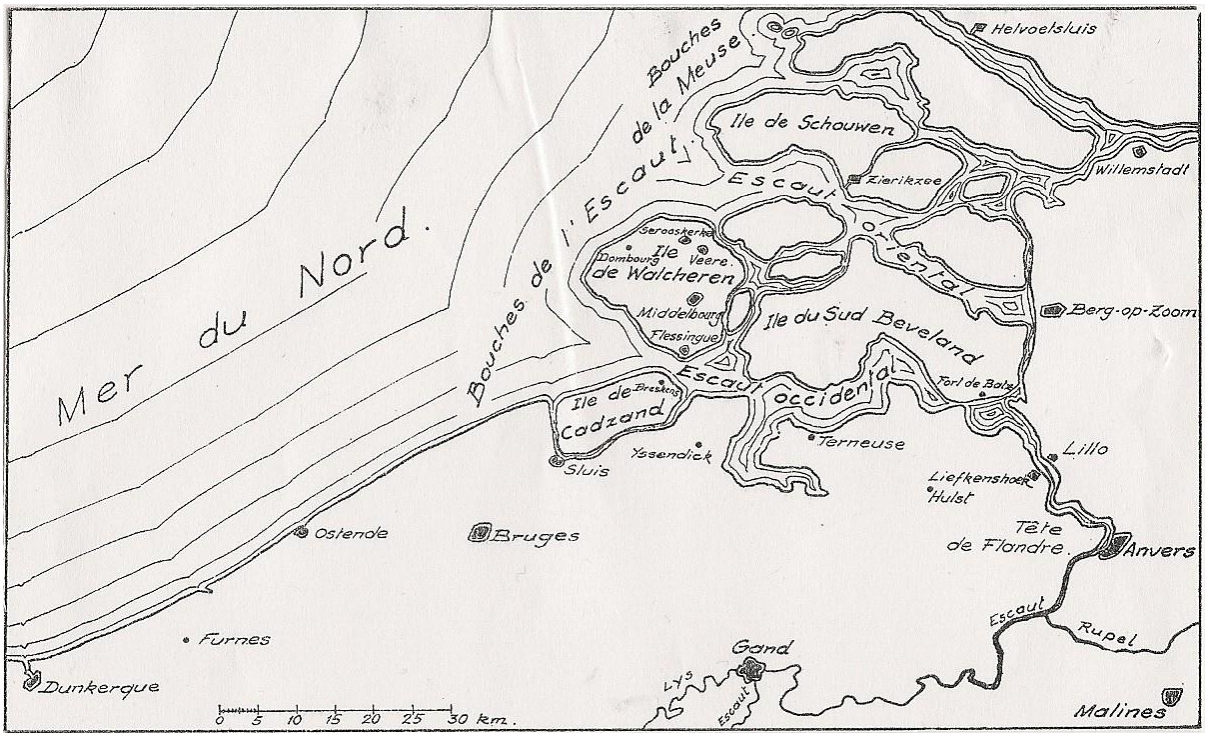
[469] Ibidem, p.261

[470] Etienne Taillemite, « Malouet (Pierre Victor) », dans TULARD Jean (dir.) – *Dictionnaire Napoléon*, Fayard, 1987, p.1125

[471] Lettre de Pierre Victor Malouet à Denis Decrès, 28 août 1806, citée par LEVEQUE Pierre – *Les officiers de marine du Premier Empire – Etude sociale*, thèse d'Etat, Paris I, 1998 (deux volumes), p.9

[472] Napoléon I[er], cité par DHOMBRES Jean et Nicole – *Lazare Carnot*, Fayard, 1997, p.553

Figure 15 - Anvers et son secteur



R. Pécriaux – *Plan de l'embouchure de l'Escaut*. Reproduit dans FLEISCHMAN Theo – *L'expédition anglaise sur le continent en 1809 – Conquête de l'île de Walcheren et menace sur Anvers*, La Renaissance du Livre, 1973, p.8

Le projet offensif consiste donc dans le développement d'une Marine rénovée et nombreuse dont la base de départ serait Anvers. Si la flotte représente en effet une menace virtuelle pour l'Angleterre, elle n'est cependant pas en réelle mesure de remplir cette attente, pour plusieurs raisons.

La formation de personnels navigants compétents est une entreprise longue et laborieuse, d'autant que le blocus anglais des ports empêche les sorties en mer, comme on l'a dit : c'est, de fait, toute la Marine qui est condamnée à une quasi inaction depuis 1793, car tromper la surveillance des Britanniques n'est guère envisageable que lorsque leurs bâtiments sont dispersés par le gros temps – on se souvient que Ganteaume, en 1805, n'a pas pu quitter Brest faute de pouvoir bénéficier des avantages d'une tempête –, lequel représente déjà un danger en soi pour les Français, qui manœuvrent près des côtes. L'impossibilité d'effectuer de pourtant indispensables exercices en haute mer est plus grave qu'il peut sembler a priori : ceux des marins expérimentés de l'Ancien Régime qui sont encore en activité sont rares, tandis que la génération qui leur succède n'a pas été suffisamment amarinée. Or, les exercices au mouillage ou dans les rades, s'ils sont une compensation, ne suffisent pas à habituer les hommes à la navigation hauturière et au tir en mer. Ce dernier, en particulier, demande un

savoir-faire tout différent du tir effectué au mouillage ou dans une zone protégée, cas dans lesquels s'expriment moindrement les effets du roulis et du tangage des bâtiments : ceux-ci nécessitent beaucoup d'entraînement pour pouvoir être compensés par les canonniers. L'écart est énorme entre les aptitudes des marins immobiles de l'Empereur et celles de leurs confrères d'outre-Manche. En plus du décalage des compétences, il faut considérer le retard technique qu'entraîne cette absence d'activité. Peu de temps après la chute de l'Empire, en 1818, le vice-amiral Pierre Roch Jurien de la Gravière – le père de l'amiral et historien Edmond Jurien de la Gravière que nous avons déjà cité – établit, lors de la visite d'un vaisseau britannique, le *Rochefort*, un constat qui résume le retard technique que cette situation amène la Marine Impériale à accumuler :

> *On comprenait en examinant de près les installations du* Rochefort *que les véritables progrès ne se réalisent qu'à la mer, que dans les rades les observations n'ont qu'un champ nécessairement limité et qu'il est sur ces eaux tranquilles des améliorations qu'on ne découvrira jamais parce qu'on n'en sentira jamais le besoin.*[473]

Cette situation apporte cependant une certaine satisfaction à Napoléon, qui espère user la patience et les finances de l'ennemi en brandissant la menace d'une nouvelle tentative d'invasion.

> *Je ne veux pas que mes escadres sortent, mais qu'elles soient approvisionnées comme si elles devaient sortir ; je désire faire tout ce qui est nécessaire pour donner à ces flottes* […] *un aspect menaçant. Mon intention est même d'embarquer sur des vaisseaux, frégates et transports, une vingtaine de mille hommes, et de les tenir embarqués un mois à six semaines pour que la menace soit réelle.*[474]

Cette stratégie du *« fleet-in-being »*, que l'on traduit généralement en français par *« stratégie de la force contenue »*, consiste dans le développement et l'entretien d'une flotte armée mais maintenue en sécurité à l'intérieur de ses bases, de sorte que l'ennemi doive demeurer en état d'alerte permanent et entretenir une force en mer : celle-ci, en plus de lui coûter de l'argent, est indisponible pour d'autres opérations. C'est, en toute logique, avec le

[473] Pierre Roch Jurien de la Gravière, cité par MASSON Philippe – *Histoire de la marine – Tome II : de la vapeur à l'atome*, Charles Lavauzelle, Paris, 1983, p.28

[474] Napoléon I[er], cité par MASSON Philippe et MURACCIOLE José – *Napoléon et la Marine*, Paris, J. Peyronnet & Cie, 1968, pp.298-299

harcèlement des lignes de communication (lequel est pratiqué par les corsaires de l'Empereur), une des seules méthodes à opposer à une nation dont on n'est pas à même de concurrencer la puissance navale, c'est-à-dire une nation disposant d'une marine supérieure et du contrôle des mers.

C'est cependant aussi une méthode qui peut coûter beaucoup à celui qui l'emploie (armements inutiles, manœuvres factices et entretien d'une flotte inerte) et qui, en l'occurrence, ne suffit pas ici à porter un préjudice financier grave à l'Angleterre. En 1809, le budget de la Marine Impériale est de 114 millions de Francs, celui de la Royal Navy de 476,6 millions (un peu plus de 19,66 millions de Livres Sterling)[475]. Durant les trois années qui suivent, le budget français augmente de manière constante jusqu'à atteindre 164 millions de Francs en 1812 (un effort financier qui n'a été aussi important que durant la période de la préparation de la manœuvre de 1805), avant de décroître en 1813 et 1814, du fait des difficultés financières rencontrées par le régime : le budget anglais, quant à lui, est demeuré constant, ne dépassant jamais 490 millions de Francs[476]. Cette somme est certes importante mais pas surprenante dans le cas d'une puissance maritime en état de guerre et, surtout, il est demeuré très stable malgré le redéveloppement de la Marine Impériale et l'augmentation des investissements français. La politique menée par Napoléon n'a donc pas épuisé l'Angleterre, comme il l'espérait, et lorsque Las Cases affirme que les vaisseaux impériaux, *« frais et en bon état »* n'avaient qu'à attendre leur heure pour écraser une *Royal Navy* affaiblie par l'attente et les dépenses, il a tort[477]. Pierre Roch Jurien de la Gravière, encore lui, résume ainsi le tout :

> *Nous manœuvrions du matin jusqu'au soir ; à l'instant, on appareillait, on poussait quelquefois une bordée jusqu'au dehors de la baie de Bertheaume. On en était venu à ne plus tenir compte ni du vent, ni du courant… Tous les vaisseaux partaient à la fois comme une volée de perdreaux ; tous venaient prendre leurs amarres avec un aplomb magistral ! Les Anglais à coup sûr n'auraient pas fait mieux !* […] *L'armement de nos vaisseaux*

[475] BERBOUCHE Alain – *La Marine Royale de la France à la fin de l'Ancien Régime, de la Paix de Versailles en 1783 à la Révolution de 1789*, Université de Droit, d'Economie et de Sciences Sociales de Paris (Paris II), 1980 (deux volumes), p.11

[476] Ibidem, p.11

[477] LAS CASES Emmanuel de – *Mémorial de Sainte-Hélène – Tome 2*, Gallimard, 1956 (deux volumes), pp.889-890

n'avait d'autre but que de fatiguer les vaisseaux anglais. Nous les fatiguâmes, nous ne parvînmes pas à les lasser.[478]

De plus, Anvers souffre, comme tous les autres arsenaux, de la carence en munitions navales. Le fait que l'arsenal soit desservi par le réseau des canaux de la région, qui en facilite grandement l'approvisionnement, ne suffit pas à compenser la rareté des matériaux, ni bien sûr à régler le problème de leur qualité. En 1812, les dix premiers vaisseaux produits par l'arsenal sont décrits comme prématurément vieillis, difficilement manœuvrables, mauvais marcheurs[479]. Ils n'ont pourtant été mis à l'eau que neuf années plus tôt, alors que la durée de vie d'un grand bâtiment correctement entretenu peut être plus que double et est souvent étirée bien au-delà de cette limite.

Enfin et peut-être surtout, la position d'Anvers présente des défauts très handicapants pour le déploiement des navires. L'étroitesse de l'Escaut tout d'abord, ainsi que l'ensablement inexorable qui en rend les fonds variables, en font un fleuve dangereux, qui serait impropre à la navigation des bâtiments de haut bord s'il n'était balisé de manière efficace, servi par des pilotes compétents (ce qui n'est le cas qu'à partir de 1812[480]) et dragué en permanence. La circulation des navires est donc, plus que dans n'importe quelle autre forteresse navale, soumise à la marée. A ces défauts s'ajoutent les glaces hivernales qui le rendent finalement impraticable durant un tiers de l'année, période pendant laquelle l'escadre doit demeurer à l'hivernage dans le bassin de Flessingue[481]. Ce contexte peu favorable limite la production de l'arsenal à des vaisseaux de tonnage et de tirant d'eau moyens : des 74 et 80 canons construits sur les plans de l'ingénieur Jacques Noël Sané (lesquels se sont imposés depuis le règne de Louis XVI, à quelques modifications près[482]), en petits modèles pour limiter encore leur tirant d'eau[483]. Il est donc impossible, à Anvers, de mettre en chantier des bâtiments de plus de 100 canons, pourtant nécessaires pour tenir tête à des *Men-of-War* qui en portent parfois jusqu'à 120 plus les redoutables caronades (ces canons courts utilisés en combat rapproché, d'une sanglante efficacité, apparaissent dans la *Royal Navy* à partir de

[478] Pierre Roch Jurien de la Gravière, cité par MASSON Philippe – *Histoire de la marine – Tome I : l'ère de la voile*, Charles Lavauzelle, Paris, 1983, p.398
[479] Philippe Masson, « La marine sous la Révolution et l'Empire », dans DELMAS Jean (dir.) – *Histoire militaire de la France – Tome 2 : de 1715 à 1871*, Paris, PUF, 1992, p.386
[480] MASSON Philippe et MURACCIOLE José – *Napoléon et la Marine*, Paris, J. Peyronnet & Cie, 1968, p.238
[481] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice…
[482] Maurice Daumas et Paul Gille, « Transports et communications », dans DAUMAS Maurice (dir.) – *Histoire générale des techniques – Tome 3 – L'expansion du machinisme : 1725 – 1860*, Paris, PUF, 1996, p.321
[483] Philippe Masson, « La marine sous la Révolution et l'Empire », dans DELMAS Jean (dir.), opus cité, p.234

1779 et sont rapidement copiés par les Français[484]). De plus et enfin, l'étroitesse du chenal et sa longueur de 20 milles marins, soit 37 kilomètres durant lesquels les bâtiments ne peuvent avancer qu'en ligne de file et avec la plus grande prudence, interdit toute sortie à la fois rapide et massive, ce qui ôte toute chance de surprendre l'adversaire. Le comte de Kersaint, nommé préfet maritime en 1812, résume en des termes très révélateurs une situation qui ne s'améliore guère jusqu'à la fin de l'Empire :

> *Il n'y a pas d'amiraux qui ne préféreraient commander les vingt vaisseaux du dehors contre les trente vaisseaux du dedans, tant ils doivent être assurés de pouvoir les battre en détail comme à Aboukir.*[485]

Cette situation géographique représente, à l'inverse, un réel avantage défensif : les fonds de l'Escaut sont inconnus des Anglais et l'étroitesse des passes permet de faire faire front aux bâtiments de façon relativement aisée via une ligne d'embossage[486], avantage que l'escadre ne se prive pas d'exploiter lorsqu'elle est amenée à résister, de juillet à décembre 1809, à l'expédition menée par le comte de Chatham[487].

Ce constat général est celui que peut faire Missiessy lorsqu'il est nommé commandant en chef de l'escadre de l'Escaut, le 16 janvier 1808[488]. Un peu plus d'un an plus tard, le 9 mars 1809, il est élevé au grade de vice-amiral tant convoité[489] : la promesse de cette promotion a peut-être été la motivation ou la condition de son retour[490].

Au moment de cette prise de fonctions, l'escadre se compose humblement de 8 vaisseaux, 2 frégates et 2 corvettes immobiles[491]. De plus, une grande partie des marins sont issus de la conscription : ces hommes n'ont aucune expérience de la guerre navale ni de la navigation hauturière à bord de grands navires. Missiessy, qui ne dispose d'aucun moyen de

---

[484] ACERRA Marine et MEYER Jean – *L'essor des marines de guerres européennes (vers 1680 – vers 1790)*, SEDES, 1997, pp.55-56

[485] Guy Pierre de Kersaint, cité par MASSON Philippe et MURACCIOLE José – *Napoléon et la Marine*, Paris, J. Peyronnet & Cie, 1968, pp.239-240

[486] Voir note 390 p.98

[487] ABM C00/D06 – Lettre d'un archiviste de la ville d'Anvers à « Monsieur le Comte de Missiessy » faisant état de ses recherches sur Edouard Thomas Burgues de Missiessy, 14 décembre 1922

[488] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice…

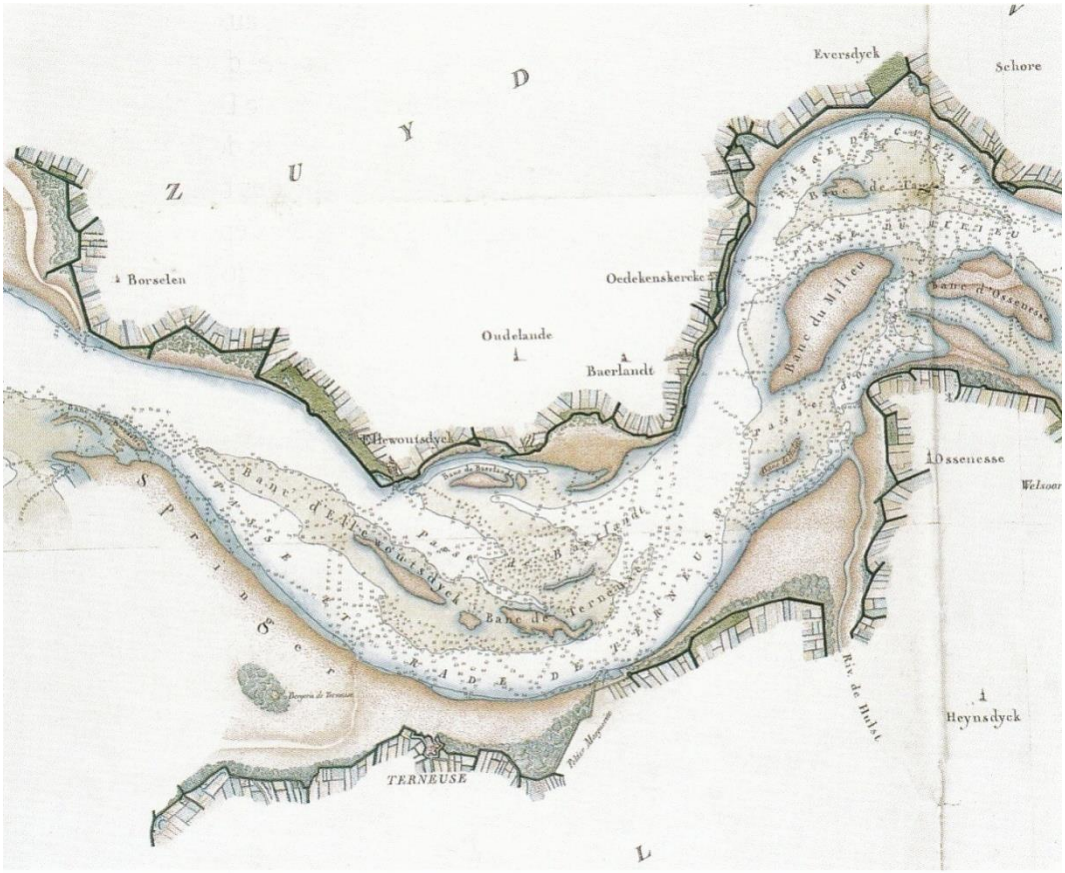
[489] ABM C00/D06 – Extrait des Minutes de la Secrétairerie d'Etat, 9 mars 1809 ; ABM C03/D15 – Brouillon de la notice…

[490] *Annales Maritimes de 1837* (extrait) – *Notice nécrologique sur M. le comte de Burgues-Missiessy, vice-amiral*, 1837, p.7

[491] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice…

les y former, s'efforce de les amariner tant bien que mal à l'aide d'exercices et de manœuvres pratiqués sur le fleuve, auxquels ils peuvent ainsi s'accoutumer[492].

Figure 16 - L'Escaut occidental



Charles François Beautemps-Beaupré – *Carte marine de l'Escaut Occidental.* 1803. Paris, Centre Historique des Archives Nationales. Reproduit par Battesti Michèle, « La guerre navale », dans HUMBERT Jean-Marcel et PONSONNET Bruno (dirs.) – *Napoléon et la mer : un rêve d'Empire*, Paris, Seuil, 2004, p.137

Le caractère aléatoire des fonds de l'Escaut, couplé à leur variabilité provoquée par la vase et les marées, apparaît clairement ici et laisse deviner les dangers de la navigation.

L'imminence d'un coup de main sur Anvers et sa région n'est pas une probabilité, mais une quasi-certitude : tôt ou tard, l'Angleterre doit tenter de ruiner l'émergence de la machine de guerre anversoise. Napoléon travaille à ce que la plus grande création maritime de son règne bénéficie d'un réseau défensif digne de la puissance offensive adverse. La défense de l'Escaut souffre pourtant encore, en 1809, de carences très importantes. Le personnel

[492] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice…

militaire, tout d'abord, est inadapté à l'importance de sa mission, tant au niveau de l'organisation du commandement que de la qualité des hommes. La direction des affaires militaires ne revient pas à Louis Bonaparte, pourtant Roi de Hollande depuis 1806. Aucun officier supérieur ne se voit confier la mission de coordonner la Marine avec l'armée, ni celle de prendre le commandement du secteur d'Anvers en cas d'attaque, comme le regrette Decrès au moment de la descente anglaise[493]. Concernant les troupes, le constat est alarmant : les garnisons des forts situés sur les rivages de l'Escaut, ainsi que celle de la ville-forteresse de Flessingue, sont majoritairement composées d'étrangers et de déserteurs, les premiers envoyés sur place par manque de considération, les seconds par punition, du fait de l'inhospitalité de la région et de la menace permanente des *« fièvres des polders »*[494] (la malaria), lesquelles *« sont très dangereuses, on ne s'en relève jamais »*, comme le constate l'Empereur[495]. De plus et enfin, les éventuelles manœuvres défensives de l'escadre sont rendues à la fois difficiles et dangereuses par la navigabilité très limitée de l'Escaut, comme on l'a vu[496].

Dès sa prise de commandement, Missiessy s'aperçoit de ces nombreux problèmes et cherche à y porter remède dans la limite de ses moyens. C'est d'abord, d'un point de vue terrestre, un échec : conscient de la vulnérabilité de Flessingue, il recommande la construction de nouveaux forts autour de la ville, sachant bien que la perte de celle-ci, seul refuge sûr pour son escadre face à l'hiver et à ses glaces, aurait de grandes chances de la condamner[497]. Cet investissement d'argent, d'hommes et de matériel lui est refusé tout net :

> *... je me garderai bien d'employer mon argent à construire les forts que propose le général* [sic] *Missiessy ; ils sont de toute inutilité.* […] *Si l'ennemi osait mouiller dans les positions indiquées, nous aurions pour nous les brûlots et tous les avantages d'une terre*

---

[493] Lettre de Denis Decrès à Napoléon I[er], 22 août 1809, dans *Correspondance de Napoléon avec le Ministre de la Marine, depuis 1804 jusqu'en avril 1815, extraite d'un portefeuille de Sainte-Hélène – Tome Second*, Paris, Delloye et Victor Lecou, 1837 (deux volumes), pp.76-77

[494] FLEISCHMAN Theo – *L'expédition anglaise sur le continent en 1809 – Conquête de l'île de Walcheren et menace sur Anvers*, La Renaissance du Livre, 1973, p.106

[495] Napoléon I[er], cité par FLEISCHMAN Theo, ibidem, p.106

[496] Philippe Masson, « La marine sous la Révolution et l'Empire », dans DELMAS Jean (dir.) – *Histoire militaire de la France – Tome 2 : de 1715 à 1871*, Paris, PUF, 1992, p.386 ; MASSON Philippe et MURACCIOLE José – *Napoléon et la Marine*, Paris, J. Peyronnet & Cie, 1968, p.234

[497] AN Marine C/7/210 – Notes diverses concernant *« Missiessy, Contre Amiral* [sic] *Commandant l'escadre de l'Escaut à Flessingue »* : *« Etat de la Marine au 1[er] juin 1808 »*

amie. Je crois donc fort inutile de s'occuper de cette idée, et de placer des mortiers sur la côte.[498]

Si Flessingue tombe, ainsi que le fort de Batz qui contrôle la jonction entre l'Escaut Occidental et l'Escaut Oriental[499], l'escadre, en plus de se voir privée de sa base, devient le dernier rempart entre les navires anglais et Anvers. Il faut donc faciliter la circulation sur le fleuve en y entraînant les équipages. Missiessy œuvre à fournir à ses bâtiments tous les moyens d'augmenter leur efficacité et de tirer parti de leur position.

Pour cela, il applique une organisation similaire à celle qu'il a déjà prônée en 1797 concernant les rôles d'équipage, dans son ***Installation du vaisseau*** : il rédige donc à l'attention de ses officiers et marins un règlement *« voulant établir l'uniformité dans toutes les parties du service »*, de sorte à définir précisément la tâche de chacun (service au mouillage, consignes générales par grades et par fonctions, mode d'instruction pour les aspirants, etc.)[500]. Il entreprend d'explorer l'Escaut Occidental pour en déterminer la navigabilité : une opération qui doit être renouvelée en permanence, du fait de la variabilité des fonds meubles et de l'ensablement permanent dû à l'action des marées dans cet espace étroit[501]. Plus tardivement, en 1812, une compagnie de pilotes est créée sous l'impulsion de Kersaint, ce qui limite les risques d'échouage, facilite et accélère la circulation[502].

De plus, soucieux de faciliter une éventuelle sortie en mer, il cherche à déterminer le tracé d'un canal passant par l'Escaut Oriental, entre les îles du Sud Beveland et de Walcheren au Sud et celle de Schouwen au Nord[503] : une entreprise ardue sur près de 40 milles marins (plus de 70 kilomètres) qui aboutit à des résultats définitifs en 1812[504]. Rendre navigable l'Escaut Oriental offrirait deux chenaux menant en mer, ce qui augmenterait la liberté de mouvement de l'escadre et sa vitesse de déploiement si elle devait effectuer une sortie : la détermination d'une nouvelle voie navigable est donc tout aussi nécessaire que le développement des chantiers anversois. Même les manœuvres d'entrée et de sortie de Flessingue sont laborieuses : *« l'entrée et la sortie de ce bassin presentent des difficultés*

---

[498] Lettre de Napoléon I[er] à Denis Decrès, 29 juin 1808, dans *Correspondance de Napoléon avec le Ministre de la Marine, depuis 1804 jusqu'en avril 1815, extraite d'un portefeuille de Sainte-Hélène – Tome Second*, Delloye et Victor Lecou, 1837 (deux volumes), pp.17-18

[499] Voir Figure 18 p.117

[500] ABM C00/D06 – Réglement de Service Pour l'Escadre de l'Escaut, commandée par le Vice Amiral Missiéssy

[501] MASSON Philippe – *Histoire de la marine – Tome I : l'ère de la voile*, Charles Lavauzelle, Paris, 1983, p.398

[502] MASSON Philippe et MURACCIOLE José – *Napoléon et la Marine*, Paris, J. Peyronnet & Cie, 1968, p.238

[503] Voir Figure 18 p.117

[504] MASSON Philippe et MURACCIOLE José, opus cité, p.239

telles que les hollandais employoient souvent trois marées à cette opération »[505]. A force de pratique et d'exercice, Missiessy parvient cependant à faire entrer ou sortir un bâtiment par marée, de jour comme de nuit[506] : cette performance à elle seule illustre tout le problème qui se pose aux manœuvres d'escadre.

Durant la période 1808 – 1809, Missiessy ne se préoccupe pas que d'œuvrer à renforcer la position de son escadre et celle d'Anvers : il se soucie également de sa famille et, plus particulièrement, de l'un de ses membres. Claude Laurent Burgues de Missiessy, son frère aîné, a eu au moins six enfants de son mariage avec Marianne de Suffret de Villeneuve[507]. L'un d'entre eux se prénomme Joseph[508], né le 28 février 1778[509] : il s'agit à la fois du neveu de Missiessy, puisqu'étant le fils de son frère, et de son beau-frère, puisqu'étant le frère de sa femme. Ayant fui Toulon avec ses parents à l'âge de 15 ans, *« José Burgues de Missisi »* intègre la Marine Royale espagnole le 8 janvier 1794 en tant que *« Guardia-Marina »*[510]. Il fait, au service de ce royaume, carrière jusqu'au grade de *« Teniente de Fragata »* (lieutenant de frégate), auquel il est promu le 11 décembre 1804[511]. En 1803, il a demandé et obtenu *« du Gouvernement l'autorisation pour pouvoir concilier les droits de citoyen français avec le service d'Espagne »*[512]. Embarqué en mars 1804 sur la frégate du Roi la *Matilde* – il est alors enseigne de vaisseau –, il est capturé par les Anglais à bord de celle-ci le 23 octobre, emmené à Portsmouth et relâché sur parole dans les semaines qui suivent[513]. Bien qu'il demeure au service de l'Espagne jusqu'au 26 août 1806[514], date à laquelle il regagne la France, il semble qu'il honore sa parole et ne prenne plus la mer, mais nous ignorons s'il occupe alors une fonction quelle qu'elle soit : ses états de service

[505] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice…
[506] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice…
[507] ABM – Copie du livre de raison de la famille Burgues de Missiessy, années 1770 à 1788
[508] En fait Joseph Marie comme son autre oncle, mais il n'est nommé que Joseph dans la très grande majorité des archives et ne signe lui-même que de ce premier prénom.
[509] ABM C00/D07 – Etat des services de M[r] Joseph Burgues Missiéssy, Officier de la Marine Espagnolle, né à Toulon le 28 fevrier 1778
[510] CC/7/368 – Dossier personnel de Joseph Burgues de Missiessy / Etats de service dans la Marine Royale espagnole
[511] CC/7/368 – Dossier personnel de Joseph Burgues de Missiessy / Etats de service dans la Marine Royale espagnole
[512] ABM C00/D07 – Etat des services de M[r] Joseph Burgues Missiéssy, Officier de la Marine Espagnolle, né à Toulon le 28 fevrier 1778
[513] ABM C00/D07 – Etat des services de M[r] Joseph Burgues Missiéssy, Officier de la Marine Espagnolle, né à Toulon le 28 fevrier 1778
[514] CC/7/368 – Dossier personnel de Joseph Burgues de Missiessy / Etat des services de M. de Missiéssy (Joseph), lieutenant de vaisseau, et lieutenant en premier de la compagnie des gardes du pavillon Amiral

espagnols portent seulement la mention *« servicio en tierra »*[515]. Il est à Toulon au moins à partir du 15 février 1807 et n'y exerce aucune fonction dans la Marine[516]. C'est par son oncle et beau-frère que, le 12 août 1809, il rentre au service : celui-ci, en sus de le faire intégrer à l'escadre de l'Escaut, le fait par surcroît embarquer sur son navire-amiral en qualité d'adjudant à l'état-major général de l'escadre[517]. Il confie bientôt à ce protégé, duquel il se montre très soucieux, diverses responsabilités, avant de le soutenir dans le prolongement de sa carrière après la Restauration.

L'activité déployée par le tout récent vice-amiral a maintenu marins et officiers en exercice malgré l'impossibilité d'effectuer des sorties en mer : les équipages ont ainsi développé une bonne maîtrise des manœuvres sur le fleuve. L'organisation et le savoir-faire acquis montrent bientôt leur utilité puisque, en juillet 1809, un an et demi après l'arrivée de Missiessy à Anvers, l'Angleterre tente, comme cela était attendu, de détruire la flotte impériale basée dans l'Escaut ainsi que les infrastructures qui en assurent la viabilité et le développement.

L'expédition anglaise de 1809

La nécessité d'une attaque contre la menace française d'Anvers est, on l'a dit, une évidence aux yeux du haut commandement britannique. Dès 1805, alors qu'une invasion en provenance de Boulogne paraît imminente, celui-ci commence à ébaucher un plan de débarquement dont l'organisation et les buts varient jusqu'en 1809[518].

L'objectif initial de l'opération est de porter les efforts d'un corps expéditionnaire sur l'Allemagne du Nord pour y motiver l'agitation antifrançaise, voire exploiter militairement l'établissement de cette tête de pont : l'opération est préparée au cours de

[515] CC/7/368 – Dossier personnel de Joseph Burgues de Missiessy / Etats de service dans la Marine Royale espagnole

[516] ABM C00/D07 – Etat des services de M[r] Joseph Burgues Missiéssy, Officier de la Marine Espagnolle, né à Toulon le 28 fevrier 1778

[517] CC/7/368 – Dossier personnel de Joseph Burgues de Missiessy / Etat des services de M. de Missiéssy (Joseph), lieutenant de vaisseau, et lieutenant en premier de la compagnie des gardes du pavillon Amiral

[518] FLEISCHMAN Theo – *L'expédition anglaise sur le continent en 1809 – Conquête de l'île de Walcheren et menace sur Anvers*, La Renaissance du Livre, 1973, p.9

l'année 1808, mais elle subit des modifications à l'été suivant. Les forces françaises sont alors embourbées en Espagne et la situation en Autriche s'avère difficile, Napoléon essuyant même un revers remarqué (Essling, 21-22 mai) : le moment semble bienvenu d'ouvrir dans le Nord un troisième front qui pourrait être fatal à l'Empire. Cependant, la défaite autrichienne du 6 juillet (Wagram) et l'armistice qui s'ensuit amènent les Anglais à revoir leur stratégie : les buts de l'expédition deviennent presque caducs, divers retards ayant empêché de la déclencher quand elle aurait pu être utile à l'archiduc Charles (elle était initialement prévue pour mars). Au mois de juillet, elle peut pourtant encore influer sur les négociations de paix qui se tiennent à Vienne et durant lesquelles Napoléon s'apprête à imposer des conditions très lourdes aux Autrichiens (pertes territoriales, indemnités importantes, limitation des effectifs militaires). Ceux-ci, aculés, font traîner les choses dans l'espoir de recevoir un soutien salvateur.[519]

Une partie du gouvernement, menée par lord Castlereagh, secrétaire d'Etat à la Guerre et aux Colonies depuis 1804, a obtenu que l'opération n'ait plus pour priorité le soutien apporté à un allié en difficulté mais la défense du territoire anglais par la destruction préventive de la menace représentée par Anvers et l'escadre de Missiessy[520]. Il ne s'agit plus tant d'effectuer une diversion au profit de l'Autriche qu'un coup de main sur une position bien précise au bénéfice de l'Angleterre. Une opération comme celle-ci, avec des objectifs limités dans le temps et dans l'espace, présente plusieurs avantages : elle ne nécessite pas l'appui d'alliés et, n'étant pas une campagne militaire à proprement parler, les coûts en sont relativement réduits. Plus que tout, c'est l'effet de surprise qui doit jouer, mais c'est pourtant celui-ci qui fait défaut, d'abord du fait de l'évidence de l'objectif, ensuite à cause de la tiédeur offensive du commandant de l'expédition, le comte de Chatham. Sur le continent, des consignes ont été données – le moment venu, elles ne seront pas bien respectées – pour faire inonder la région par rupture des digues et organiser la défense en cas de débarquement. Lorsque l'attaque survient, les Français « *ne* [peuvent] *douter que l'Angleterre n'ait eu pour principal but* […] *d'essayer de détruire nos établissements maritimes d'Anvers, notre flotte de l'Escaut et la marine de nos alliés* »[521]. Les instructions données le 16 juillet, au nom du roi, par Castlereagh à Chatham, sont à ce sujet très claires :

---

[519] FLEISCHMAN Theo – *L'expédition anglaise sur le continent en 1809 – Conquête de l'île de Walcheren et menace sur Anvers*, La Renaissance du Livre, 1973, pp.9-13

[520] Ibidem, p.14

[521] Rapport du Ministre de la Guerre au Conseil des Ministres, 14 août 1809, cité par FLEISCHMAN Theo – *L'expédition anglaise sur le continent en 1809 – Conquête de l'île de Walcheren et menace sur Anvers*, La Renaissance du Livre, 1973, p.13

... prendre ou détruire les vaisseaux de l'ennemi, soit ceux qui sont sur le chantier à Anvers et à Flessingue, ou ceux qui sont à flot dans l'Escaut. La destruction des arsenaux et celle des chantiers à Anvers, Terneuse et Flessingue ; la conquête de l'île de Walcheren, et le soin de rendre désormais, s'il est possible, l'Escaut impossible et impraticable pour la navigation des vaisseaux de guerre…[522]

De nombreux doutes subsistent quant aux chances de succès de la descente. La personne de lord Chatham, fils et frère des deux William Pitt, l'Ancien et le Jeune, ne contribue pas à rassurer les hésitants : pressenti pour remplacer le duc de Portland à la tête du gouvernement, il compte peut-être sur un succès militaire en Hollande pour légitimer ses prétentions, mais ses compétences militaires sont encore à prouver[523] : les événements montrent bientôt que les déboires de ses troupes, avant d'être le fait de l'organisation défensive des Français et de leurs alliés, sont d'abord celui de sa pusillanimité. Les moyens matériels mis à contribution sont pourtant conséquents : 40 000 hommes de troupe embarqués sur 40 vaisseaux de ligne, 36 frégates et de multiples petits bâtiments de transport, 70 pièces de siège et 74 mortiers[524]. *« The largest British army to take the field for many years »*, résume l'historien américain Rory Muir[525].

L'escadre de l'Escaut, en tant qu'ébauche encore modeste du renouveau maritime de l'Empire, est donc visée elle-même autant que le sont ses infrastructures : elle est d'ailleurs mise en péril dès les premiers temps de l'expédition, les Anglais ayant rencontré un certain succès face à une défense peu pugnace. Après avoir mis à la voile le 28 juillet, ils débarquent 15 000 hommes dans l'île de Walcheren la nuit du 31, puis effectuent une poussée très rapide vers l'Est, n'ayant rencontré que peu de résistance[526]. Ils dépassent Flessingue et débarquent aussitôt dans l'île du Sud Beveland pour prendre le fort de Batz et couper ainsi la ville-forteresse du reste des forces impériales[527].

L'escadre de l'Escaut se trouve alors devant celle-ci. Elle est, en ce mois de juillet 1809, composée de 10 vaisseaux, 1 frégate et 2 corvettes, auxquels s'adjoint une flottille de

[522] Instructions adressées à lord Chatham par le Roi George III le 16 juillet 1809, citées par FLEISCHMAN Theo – *L'expédition anglaise sur le continent en 1809 – Conquête de l'île de Walcheren et menace sur Anvers*, La Renaissance du Livre, 1973, pp.20-21

[523] MUIR Rory – *Britain and the defeat of Napoleon, 1807 – 1815*, Yale University Press, London, 1996, pp.45-46

[524] FLEISCHMAN Theo, opus cité, p.19

[525] MUIR Rory, opus cité, p.44

[526] FLEISCHMAN Theo, opus cité, pp.25-26

[527] Ibidem, p.26

240 petits bâtiments : chaloupes-canonnières, péniches, etc.[528] La défense prévue entre Missiessy et le général Bruce, commandant le fort de Batz, est que l'escadre se replie, dès le début des combats, sous celui-ci, de sorte que les bâtiments au mouillage puissent bloquer la jonction des deux bras du fleuve tout en bénéficiant de l'appui de l'artillerie côtière[529]. Mais Missiessy estime vite, à la puissance déployée par les Anglais ainsi qu'à la passivité de Bruce et de Monet de Lorbeau (commandant la garnison de Flessingue), que le fort est condamné, de même que Flessingue une fois isolée. Il apprend que des bâtiments à faible tirant d'eau sont en train de le contourner par l'Escaut Oriental[530] : son escadre risque donc d'être prise au piège entre les forces venues de l'Ouest et celles affluant par l'Est, sans parler des canons de Batz qui le pilonneront dès le fort pris. Il décide de battre en retraite plus en amont, là où la configuration du fleuve lui permet d'embosser ses bâtiments dans une passe étroite : le soir du 1er août, il fait donc mouiller son escadre sous les forts de Lillo et Liefkenshoek[531] [532]. Le général Bruce livre Batz le lendemain sans s'être défendu[533] : Missiessy était-il informé de cette décision de ne pas combattre, ou bien l'avait-il anticipée ? Dans les deux cas, cela explique son repli préventif. Moins de 48 heures après avoir débarqué, les Anglais sont maîtres des deux principaux bras de l'embouchure de l'Escaut et s'apprêtent à écraser Flessingue. La ligne d'embossage française et les forts qui l'encadrent sont désormais la seule défense avant Anvers.

Les généraux de Louis Bonaparte se déchargent sur lui du commandement, en vertu de son titre de connétable d'Empire (qui ne lui donne pourtant aucune prérogative militaire)[534]. Il n'a dès lors de cesse d'écrire en France au ministre de la Guerre pour lui demander l'envoi d'un maréchal et au ministre de la Marine pour l'enjoindre à venir diriger lui-même l'escadre[535], ce qui témoigne de dissensions entre lui et Missiessy. Decrès, soit qu'il approuve le vice-amiral, soit qu'il désapprouve le Roi, en tout cas peu désireux d'accéder à sa demande, la rejette et défend les choix stratégiques de Missiessy auprès de Napoléon.

---

[528] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice…

[529] FLEISCHMAN Theo – *L'expédition anglaise sur le continent en 1809 – Conquête de l'île de Walcheren et menace sur Anvers*, La Renaissance du Livre, 1973, p.35

[530] ABM C00/D06 – Lettre d'un archiviste de la ville d'Anvers à « Monsieur le Comte de Missiessy » faisant état de ses recherches sur Edouard Thomas Burgues de Missiessy, 14 décembre 1922

[531] ABM C00/D06 – Lettre d'un archiviste de la ville d'Anvers à « Monsieur le Comte de Missiessy » faisant état de ses recherches sur Edouard Thomas Burgues de Missiessy, 14 décembre 1922

[532] Voir Figure 18 p.117

[533] FLEISCHMAN Theo, opus cité, p.35

[534] Ibidem, p.31

[535] Ibidem, p.29

Quelque chose qui arrive, je dois à la vérité de dire que je ne me crois pas en état de faire mieux que l'amiral, qui est exercé au maniement de ses vaisseaux, qui connaît les localités, et qui a si habilement réussi à faire remonter l'escadre toute armée sous Anvers, je ne pense pas qu'aucun marin eût pu mieux faire.[536]

Louis Bonaparte et Missiessy sont effectivement en désaccord lorsque le premier propose de tenter de reprendre Batz dès le 2 août avec l'appui des navires du second, qui refuse d'obéir. Napoléon, auprès duquel son frère se plaint de cette attitude, donne raison à son vice-amiral dans une lettre datée du 16 août : il comprend, lui aussi, que la position anglaise est inattaquable pour le moment.

J'ai vu avec plaisir que l'amiral Missiessy se soit opposé à l'attaque du fort de Batz […]. *Dans la position actuelle des affaires, il n'y a que deux partis à prendre : 1° laisser faire les Anglais, ils se casseront le cou ; 2° s'ils attaquent, les recevoir derrière une position retranchée.*[537]

Dans une autre lettre, Napoléon reproche néanmoins à Missiessy de ne pas avoir laissé au moins le tiers de sa flotte participer à la défense de Flessingue, devant laquelle Chatham a fait mettre le siège le 6 août[538]. C'est qu'il ignore à quel point la situation est précaire et ne peut donc pas réaliser que cette action serait un sacrifice : *« Prendre Flessingue ? impossible, puisque quand ils auront tracé la première parallèle, on peut couper les digues »*, a-t-il affirmé dans sa lettre du 16. Cela n'est vrai qu'à la condition que la garnison inonde effectivement le terrain, ce qui n'a pas plus été fait devant Flessingue qu'aux alentours du fort de Batz : la ville capitule la veille du jour où est rédigée cette lettre, le 15 août, privant ainsi l'escadre de sa base et la mettant, par conséquent, dans une position des plus périlleuses.

Anvers est alors insuffisamment défendue : les 5 000 hommes de la garnison de Flessingue perdus, il en demeure 5 000 à Anvers même et 4 000 autres répartis entre Gand et

[536] Lettre de Denis Decrès à Napoléon I[er], 14 août 1809, dans *Correspondance de Napoléon avec le Ministre de la Marine, depuis 1804 jusqu'en avril 1815, extraite d'un portefeuille de Sainte-Hélène – Tome Second*, Delloye et Victor Lecou, 1837 (deux volumes), p.68

[537] Lettre de Napoléon I[er] à Denis Decrès, 16 août 1809, ibidem, p.69

[538] Lettre de Napoléon I[er] à Denis Decrès, 18 août 1809, ibidem, p.72

l'île de Cadzand[539]. Cette pauvreté en effectifs dans une zone pourtant clef s'explique partiellement par le fait que 15 000 hommes ont été prêtés à la Grande Armée en Autriche, ainsi que plusieurs divisions à la Westphalie et à l'Espagne[540]. Missiessy profite du répit que lui offre Chatham – il a perdu du temps à prendre Flessingue et en perd encore à y renforcer sa position au lieu de conserver l'initiative – pour faire planter des pilotis devant sa ligne (de sorte à se garder des attaques éventuelles de brûlots[541]) et faire fortifier et approvisionner les deux forts par ses marins[542].

Dans plusieurs lettres adressées à Decrès, Napoléon ordonne que l'escadre remonte encore l'Escaut pour se réfugier sous les canons d'Anvers, bien que cette position, plus étroite, limite d'autant sa puissance de feu.

> *Ma flotte est mal placée. Elle ne peut rien faire de Lillo à Anvers. Des frégates et des chaloupes canonnières sont suffisantes pour défendre l'Escaut* […]. *Donnez l'ordre que mes vaisseaux remontent dans l'intérieur d'Anvers.*[543]

Il veut notamment que les marins de l'escadre participent à la défense d'Anvers, qu'il estime imprenable en moins de trois mois pour peu que l'on suive ses instructions : il commande donc à Missiessy de mettre un tiers de ses équipages (environ 2 000 hommes) au service de la ville[544]. Cet ordre, ajouté à celui d'engager l'escadre dans un goulet d'étranglement, revient finalement à l'amputer de ses possibilités d'action, déjà maigres. Un choix qui s'explique par le fait que l'Empereur veuille qu'un maximum d'énergie soit consacré à Anvers, mais un choix aussi qui a toutes les chances de contrarier Missiessy : il n'obéit que de mauvaise grâce, car il répugne à abandonner la ligne Lillo-Liefkenshoek qui lui permet de verrouiller la passe, d'orienter ses canons sur la rive gauche comme sur la rive droite du fleuve, de bénéficier du soutien conjoint des deux forts et de manœuvrer avec une

---

[539] FLEISCHMAN Theo – *L'expédition anglaise sur le continent en 1809 – Conquête de l'île de Walcheren et menace sur Anvers*, La Renaissance du Livre, 1973, p.25

[540] Ibidem, p.33

[541] Un brûlot est un petit navire, généralement usé ou de mauvaise conception, que l'on charge de poudre et de matériaux inflammables, puis qu'un équipage réduit au minimum – qui évacue au dernier moment – jette sur les bâtiments adversaires après avoir mis le feu à bord.

[542] ABM C00/D06 – Lettre d'un archiviste de la ville d'Anvers à « Monsieur le Comte de Missiessy » faisant état de ses recherches sur Edouard Thomas Burgues de Missiessy, 14 décembre 1922

[543] Lettre de Napoléon I[er] à Denis Decrès, 20 août 1809, citée dans *Correspondance de Napoléon avec le Ministre de la Marine, depuis 1804 jusqu'en avril 1815, extraite d'un portefeuille de Sainte-Hélène – Tome Second*, Delloye et Victor Lecou, 1837 (deux volumes), p.74

[544] Lettre de Napoléon I[er] à Denis Decrès, 22 août 1809, ibidem, p.81

relative liberté en cas de besoin[545]. Une fois positionné sous Anvers, il organise la défense avec Bernadotte, arrivé le 15 août pour assurer le commandement général des opérations[546]. Tout juste renvoyé de la campagne d'Autriche, le maréchal a été imposé à Louis Bonaparte par Fouché – proche du maréchal et alors aux commandes provisoires d'une France affolée par ce qui semble être l'imminence d'une invasion anglaise. Le 18, Bernadotte fait son premier rapport à Napoléon :

> *Le 16, au départ du roi de Hollande, j'ai pris le commandement en chef des forces réunies sur l'Escaut.* […] *tout est dans un tel état de chaos qu'il reste beaucoup à faire. J'ai parcouru la ligne, j'ai rectifié l'emplacement des troupes, j'ai concerté avec l'amiral Missiessy la construction d'un triple rang d'estacades*[547] *au travers du fleuve.*[548]

La défense de la ville est rapidement renforcée. Ce même 18 août, l'arrivée de troupes supplémentaires a permis d'en augmenter la garnison à 12 000 hommes ; le 25, ils sont déjà 26 000 : seule l'artillerie continue de faire réellement défaut[549]. Pendant ce temps, Chatham rencontre de graves problèmes sanitaires car, dès les premiers jours de son débarquement, les fièvres des polders ont commencé à se manifester parmi ses hommes : à la fin du mois d'août, plus de 4 000 d'entre eux sont déjà mis hors de combat et 8 000 début septembre[550].

L'expédition devait être menée en s'appuyant sur la vitesse d'exécution : les lenteurs du commandement et la maladie sont en train de la condamner. Après une tentative avortée de mise à la voile le 18 août, les Anglais se replient dans Walcheren et s'y fortifient : l'offensive ne reprend plus par la suite. Napoléon a prédit que *« d'ici à six mois, les 15 000 hommes que les Anglais ont débarqués dans l'île de Valcheren, s'ils y restent, seront réduits à 1 500, tout le reste sera à l'hôpital »*[551]: les événements sont en passe de lui donner raison.

---

[545] ABM C00/D06 – Lettre d'un archiviste de la ville d'Anvers à « Monsieur le Comte de Missiessy » faisant état de ses recherches sur Edouard Thomas Burgues de Missiessy, 14 décembre 1922

[546] TULARD Jean – *Joseph Fouché*, Fayard, 1998, p.237

[547] Plates-formes basses sur pilotis servant généralement de quais ou de ponts, mais aussi parfois, comme c'est le cas ici, de barrages contre la circulation des navires.

[548] Lettre de Jean Baptiste Jules Bernadotte à Napoléon I[er], 18 août 1809, dans FLEISCHMAN Theo – *L'expédition anglaise sur le continent en 1809 – Conquête de l'île de Walcheren et menace sur Anvers*, La Renaissance du Livre, 1973, p.69

[549] FLEISCHMAN Theo, ibidem, p.70

[550] Ibidem, p.64

[551] Lettre de Napoléon I[er] à Denis Decrès, 16 août 1809, dans *Correspondance de Napoléon avec le Ministre de la Marine, depuis 1804 jusqu'en avril 1815, extraite d'un portefeuille de Sainte-Hélène – Tome Second*, Delloye et Victor Lecou, 1837 (deux volumes), p.70

Figure 17 - Manœuvres sur l'Escaut



François Verly – *Flottes anglaise et française sur l'Escaut, 1809*. Début du XIXème Siècle. Paris, Musée National de la Marine. Reproduit par Bernard Cros, « Anvers, outil de stratégie maritime », dans HUMBERT Jean-Marcel et PONSONNET Bruno (dirs.) – *Napoléon et la mer : un rêve d'Empire*, Paris, Seuil, 2004, p.71

Tandis que l'attentisme s'installe et que la menace anglaise s'atténue, un nouveau danger se profile contre lequel ni embossage ni estacades ne peuvent rien : l'approche de l'hiver, avec la formation des premières glaces, interdit à l'escadre de demeurer plus longtemps sur ses positions. Missiessy sait que le danger d'invasion par mer est provisoirement écarté, car le fleuve partiellement gelé est dangereux tant pour ses navires que pour ceux de Chatham. Il décide de se replier dans le Ruppel, un affluent de l'Escaut situé environ 10 kilomètres en amont d'Anvers[552]. Il n'est donc plus positionné entre Anvers et Walcheren, mais en retrait de la ville. Le plus grand bien a ainsi été fait à l'escadre, qui échappe à un probable désastre : il faut sauver, dans l'urgence, deux vaisseaux patrouilleurs laissés en arrière et qui manquent d'être perdus par l'action des glaces[553]. C'est dire si la menace est réelle et si le repli était urgent. Au reste, ce mouvement ne peut pas nuire à une bataille qui, même si les défenseurs ne le savent pas nécessairement encore, est désormais terminée : ses troupes décimées, harcelé par ses chefs, *« milord j'attends »* – ainsi l'ont

[552] Voir Figure 18 p.117

[553] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice sommaire…

surnommé les soldats français en déformation de son nom[554] – est forcé d'évacuer Flessingue le 25 décembre, non sans avoir très partiellement rempli sa mission en détruisant les infrastructures portuaires et en coulant des bateaux dans les bassins pour les saboter[555]. L'expédition, dont le coût était élevé et les objectifs conséquents, dont le déclenchement avait fait se lever un vent de panique sur la France, se solde par un échec humiliant.

Anvers dans les dernières années de l'Empire

Durant les années qui suivent la descente anglaise, le développement de la ville et du réseau défensif de la région se poursuit. L'escadre de l'Escaut continue d'augmenter ses effectifs au fur et à mesure que l'arsenal la renforce par la production de nouvelles unités : elle est composée de 17 vaisseaux armés en 1811, sans compter les frégates, corvettes et autres bâtiments de rang inférieur ainsi que la flottille, nombreuse comme on l'a vu. Les navires étant toujours empêchés de sortir en mer, cette augmentation devient problématique du fait de l'étroitesse de l'espace navigable[556]. Les équipages, surtout issus de la conscription, sont de piètre qualité et il faut continuer à les former avec les moyens disponibles[557]. Ce dernier problème touche certes toute l'armée, mais la Marine en souffre encore davantage car étant, on le sait, dépendante d'un savoir-faire long à acquérir.

L'expédition de Walcheren l'a cependant amené à certaines conclusions concernant Anvers. Le fait que les manœuvres de l'escadre ont démontré la navigabilité du fleuve par des bateaux armés (jusqu'en 1809, les navires descendent l'Escaut à vide et sont armés à Flessingue) et le danger représenté par les glaces hivernales le décident à accélérer la construction, jusqu'alors traînante, de bassins à flot à Anvers : dès septembre 1809, il veut que ceux-ci soient en mesure d'abriter 30 vaisseaux[558]. Lorsqu'ils sont mis en service dans

[554] LAS CASES Emmanuel de, comte de – *Mémorial de Sainte-Hélène – Tome 2*, Gallimard, 1956 (deux volumes), p.254
[555] Ibidem, p.259
[556] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice sommaire…
[557] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice sommaire…
[558] MASSON Philippe et MURACCIOLE José – *Napoléon et la Marine*, Paris, J. Peyronnet & Cie, 1968, p.237

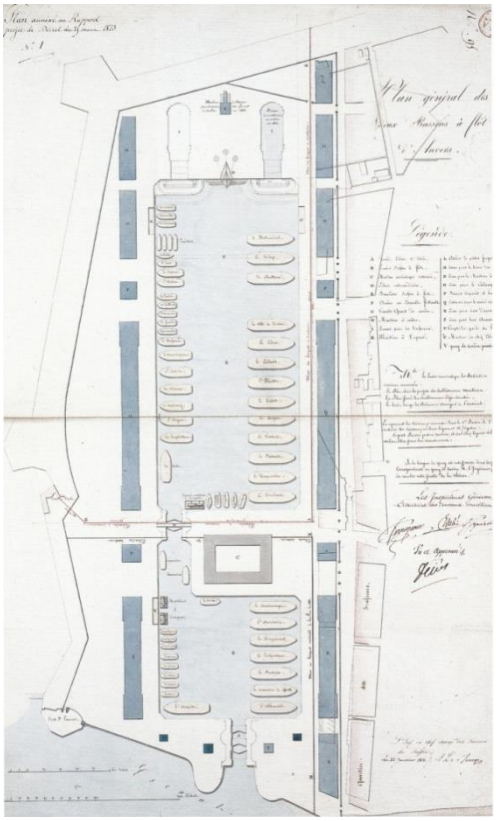
leur totalité au début de l'hiver 1812, ils sont finalement prévus pour accueillir jusqu'à 20 vaisseaux, 20 frégates et 20 bâtiments de charge[559].

Figure 18 - Le développement de l'arsenal d'Anvers



Anonyme – *Plan d'Anvers et de ses environs indiquant la situation des travaux en 1810 et les projets pour 1811*. Vincennes, Service Historique de l'Armée de Terre. Reproduit par Bernard Cros, « Anvers, outil de stratégie maritime », dans HUMBERT Jean-Marcel et PONSONNET Bruno (dirs.) – *Napoléon et la mer : un rêve d'Empire*, Paris, Seuil, 2004, p.66

On distingue sur la rive droite, au Nord-Est (la carte est orientée vers l'Ouest) les bassins, encore partiellement en projet.



Anonyme – *Plan général des deux bassins à flot d'Anvers*. 1813. Paris, Centre Historique des Archives Nationales. Reproduit par Bernard Cros, « Anvers, outil de stratégie maritime », dans HUMBERT Jean-Marcel et PONSONNET Bruno (dirs.) – *Napoléon et la Mer : un rêve d'Empire*, Paris, Seuil, 2004, p.73

L'activité de Missiessy durant cette période consiste surtout, jusqu'en 1813, à administrer son escadre et sa flottille, à entraîner ses équipages et à contrôler la région par l'envoi de patrouilles sur le fleuve, les canaux qui le desservent et les îles les plus proches[560].

[559] Bernard Cros, « Anvers, outil de stratégie maritime », dans HUMBERT Jean-Marcel et PONSONNET Bruno (dirs.) – *Napoléon et la mer : un rêve d'Empire*, Paris, Seuil, 2004, p.72

[560] ABM C00/D06 – Instructions pour M. [Joseph] Missiessy Lieutenant de Vaisseau adjudant à l'état major général de l'escadre de l'escaut, date indéterminée (après le 18 février 1811) ; ABM C00/D06 : Ordre donné à M. Missiessy Lieutenant de Vaisseau Adjudant à l'Etat major général de l'Escadre de parcourir les isles de la Meuse, jusqu'à Briel, 30 avril 1812

Napoléon est très soucieux d'Anvers, peut-être plus encore que par le passé : le site devient l'un de ses *« grands trésors »*[561]. Alors qu'il ne s'y était plus rendu depuis juillet 1803, il y retourne à deux reprises à partir de 1810.

La première consiste dans une démonstration de faste avant d'intégrer la Hollande à l'Empire le 13 juillet 1810. Le 30 avril de cette année, il effectue, accompagné de l'Impératrice et la cour, le trajet de Bruxelles à Anvers via les canaux, à bord d'un « canot impérial » construit pour l'occasion[562] et entouré d'une « flottille impériale » commandée par Missiessy[563]. La construction du canot impérial, l'honneur fait à l'escadre par cette visite, le fait que l'Empereur se rende sur place par voie fluviale, qu'il monte à bord du *Charlemagne* (le navire amiral de Missiessy[564], lancé en avril 1807[565]) ou encore qu'il fasse commander une série de tableaux à Mathieu Ignace Van Bree pour magnifier l'événement, sont autant d'éléments révélateurs de l'intérêt particulier qu'il porte à Anvers, instrument de la grandeur maritime rêvée pour son Empire. Durant le séjour, on met à l'eau un nouveau vaisseau de 80 canons, le *Friedland* : l'opération est effectuée en présence du couple impérial, de la cour, de l'état-major et des notables locaux.

---

[561] Napoléon I[er], cité par LAS CASES Emmanuel de, comte de – *Mémorial de Sainte-Hélène – Tome 2*, Gallimard, 1956 (deux volumes), p.139

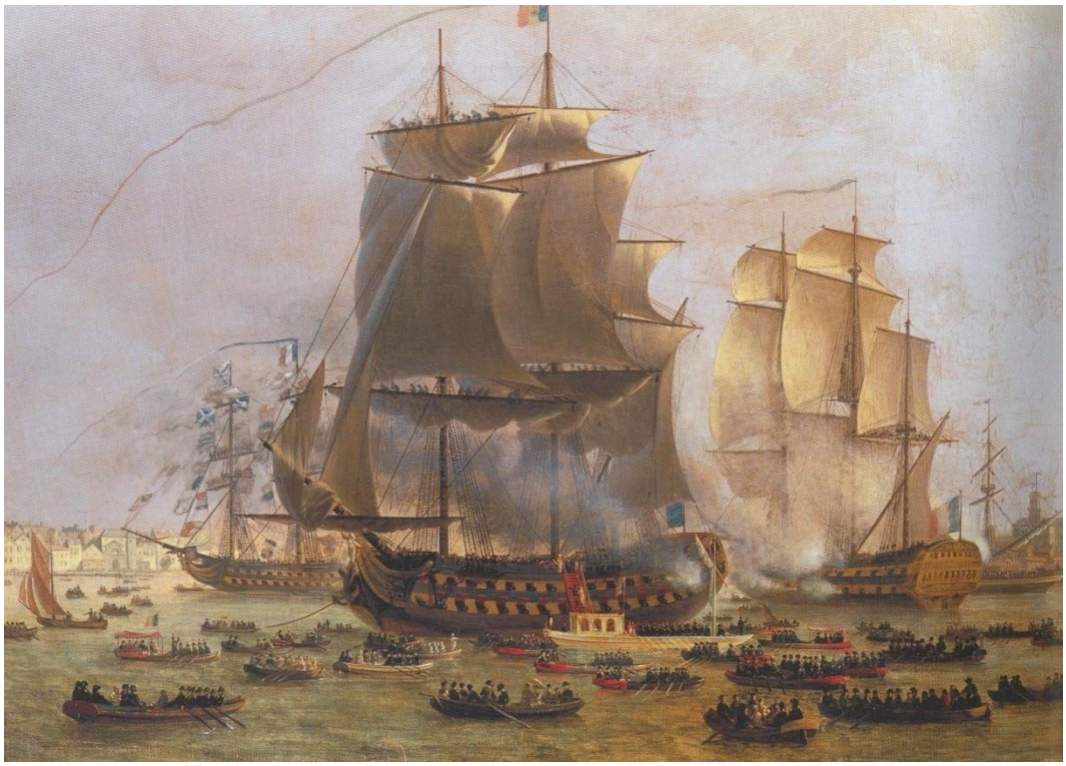
[562] Marjolaine Mourot, « Le canot impérial d'Anvers », dans HUMBERT Jean-Marcel et PONSONNET Bruno (dirs.) – *Napoléon et la mer : un rêve d'Empire*, Paris, Seuil, 2004, p.204

[563] Bernard Cros – « Anvers, outils de stratégie maritime », ibidem, p.75

[564] ABM C00/D06 : Ordre donné à M. Missiessy Lieutenant de Vaisseau Adjudant à l'Etat major général de l'Escadre de parcourir les isles de la Meuse, jusqu'à Briel, 30 avril 1812 ; AN Marine C/7/210 – Notes diverses concernant *« Missiessy, Contre Amiral* [sic] *Commandant l'escadre de l'Escaut à Flessingue »* : *« Etat de la Marine au 1[er] juin 1808 »* ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy / Note du ministère de la Marine et des Colonies sur les états de service d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy, 4 août 1832

[565] MASSON Philippe – *Histoire de la marine – Tome I : l'ère de la voile*, Charles Lavauzelle, Paris, 1983, p.391

Figure 19 - L'Empereur et le *Charlemagne*



Mathieu Ignace Van Bree – *L'Empereur et l'Impératrice visitant l'escadre mouillée dans l'Escaut devant Anvers et montant à bord du vaisseau amiral le* Charlemagne*, le 1er mai 1810*. 1810. Versailles, musée national des châteaux de Versailles et de Trianon. Reproduit par Bernard Cros – « Anvers, outils de stratégie maritime », dans HUMBERT Jean-Marcel et PONSONNET Bruno (dirs.) – *Napoléon et la mer : un rêve d'Empire*, Paris, Seuil, 2004, p.75

On distingue, bord à bord avec le *Charlemagne*, le canot impérial, blanc avec des dorures.

Figure 20 - La mise à l'eau du *Friedland*





Mathieu Ignace Van Bree – *Le* Friedland *dans l'arsenal d'Anvers* (et détail). 1810. Versailles, musée national des châteaux de Versailles et de Trianon. Reproduit par Bernard Cros – « Anvers, outils de stratégie maritime », dans HUMBERT Jean-Marcel et PONSONNET Bruno (dirs.) – *Napoléon et la mer : un rêve d'Empire*, Paris, Seuil, 2004, p.75

Le second séjour de Napoléon dure du 1er au 4 avril 1811 : il monte à nouveau à bord du *Charlemagne* et veut voir son escadre sortir en mer, mais les conditions météorologiques s'y opposent[566]. Cette ultime visite est, elle aussi, très révélatrice de l'intérêt strictement militaire que porte l'Empereur à la région : alors que l'intégration de la Hollande à l'Empire se passe mal, du fait notamment du marasme économique engendré par le blocus, *« il fallut se rendre compte que l'empereur ne se souciait que de l'accroissement de la flotte et de la fortification de Walcheren et du Helder »*, remarque André Palluel-Guillard[567]. De cet intérêt, Missiessy tire cependant un bénéfice substantiel, tant en honneurs qu'en revenus.

Une fortune d'Empire

Les événements de 1809 valent à Missiessy de bénéficier d'un crédit renouvelé auprès de l'Empereur. Le 13 août 1810, il est fait commandant en chef des côtes *« depuis la rive gauche du canal de l'Ecluse jusqu'à la pointe la plus occidentale de l'île de Schowen »*[568] [569], c'est-à-dire commandant en chef des côtes du Nord[570]. Ce même mois, il apparaît en tant que comte dans un décret impérial dans lequel il est mentionné : lui-même en est surpris ou feint de l'être et s'enquiert auprès de Decrès de savoir si cette décision est officielle[571]. Elle l'est effectivement et, le 12 septembre, une nouvelle lettre adressée au ministre le prie de transmettre sa gratitude à Napoléon[572] : le titre de comte de l'Empire lui a été attribué par un décret du 15 août 1810[573]. Il est enregistré le 23 février 1811, en même temps que lui sont attachées ses armes : *« Ecartelé ; au premier des Comtes tirés de l'armée ; au deuxième et troisième de gueules à la tour d'or, ouverte du champ, ajourée de sable ; au*

[566] Bernard Cros, « Anvers, outil de stratégie maritime », dans HUMBERT Jean-Marcel et PONSONNET Bruno (dirs.) – *Napoléon et la mer : un rêve d'Empire*, Paris, Seuil, 2004, p.75

[567] André Palluel-Guillard, « La Hollande après 1810 : l'échec de la fusion », dans TULARD Jean (dir.) – *L'Europe au temps de Napoléon*, Le Coteau, Horvath, 1989, p.513

[568] ABM C01bis – Lettres patentes de Napoléon Ier, 13 août 1810 ; CC/7/368 – Dossier personnel… / Retranscription à main levée des lettres patentes de Napoléon 1er, 13 août 1810

[569] Voir Figure 18, p.117

[570] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice sommaire…

[571] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Lettre d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy à Denis Decrès, 18 juillet 1810

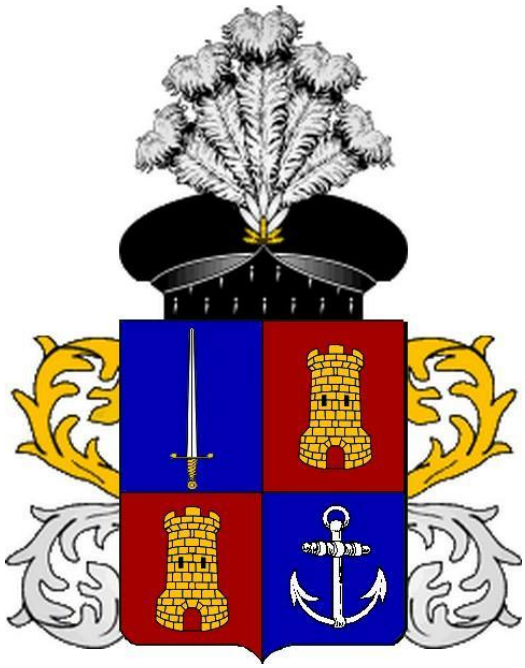
[572] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Lettre d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy à Denis Decrès, 12 septembre 1810

[573] ABM C00/D15bis – Dotation de revenus en Domaines, rentes et autres droits, formée en exécution du Décret Impérial du 30 Septembre 1811

quatrième d'azur à l'ancre d'argent »[574]. Elles sont donc constituées, aux deuxième et troisième quartiers, de celles de la famille Burgues de Missiessy avant la Révolution[575].

Enfin, le 30 septembre 1811, il est fait grand officier de la Légion d'honneur[576].

Figure 21 - Les armes de comte de l'Empire d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy



Les armes de comte de l'Empire d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy.
Dessin S. Lemaître. Réalisé avec l'autorisation du site Héraldique Européenne [http://www.heraldique-europeenne.org/Accueil.htm].

La toque empanachée de 5 plumes d'argent et les lambrequins d'or et d'argent sont les ornements extérieurs afférents aux comtes de l'Empire.[577]

La noblesse impériale a été créée le 1er mars 1808 : Jean Tulard a montré que, sur les 3 263 anoblissements attestés entre cette date et 1814, 22% concernent des membres de l'ancienne noblesse – on atteint 30% en excluant du calcul les chevaliers, pour la plupart d'origine modeste[578] –, 58% des personnes issues des milieux bourgeois et 20% des classes

[574] AN MM/836/1 – Brevet de Comte de l'Empire du Sieur Edouard Thomas Deburgues [sic] Missiessy, Vice-Amiral
[575] Voir Figure 1 p.5
[576] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice sommaire… ; AN Légion d'Honneur/395/19 – Duplicata du décret faisant Edouard Thomas Burgues de Missiessy Grand Officier de la Légion d'Honneur, 30 septembre 1811
[577] WENZLER Clause – *Le guide de l'héraldique – Histoire, analyse et lecture des blasons*, Rennes, Ouest-France, 2002, p.20
[578] Jérôme Zieseniss, « Noblesse d'Empire », dans TULARD Jean (dir.) – *Dictionnaire Napoléon*, Fayard, 1987, p.1247

populaires[579]. Le premier pourcentage est une conséquence de la volonté de Napoléon, formulée à partir de 1810, que l'aristocratie d'Ancien Régime représente tout au plus un millier des membres de la nouvelle, dans le but qu'elle s'y dissolve tout en contribuant à la légitimer[580] : *« un des moyens les plus propres à raffermir cette institution serait d'y associer les anciens nobles »*[581]. Cette part ne révèle en revanche pas le faible ralliement des plus importants de ses membres : ceux qui choisissent de servir l'Empire sont souvent issus d'un anoblissement récent (courant XVIII^{ème} Siècle) et de la petite noblesse de province. Les représentants des grandes maisons sont demeurés, sinon ouvertement fidèles à la monarchie, du moins dans une neutralité ostensible[582]. Pour prendre la mesure des résistances, il faudrait compter les individus et leurs familles qui ne sont pas rentrés en France malgré les décrets des 22 Germinal et 22 Prairial An III et le sénatus-consulte du 6 Floréal An X. Entre 1795 et 1814, ce sont ici aussi 22% des anciens officiers supérieurs et généraux du Roi, toutes armes confondues, qui ont réintégré leur ancien grade. S'ajoutent 15% d'hommes de cette catégorie qui occupent, dans l'administration civile, des positions à peu près équivalentes à celles qui étaient les leurs lorsqu'ils servaient dans l'armée, soit un total de 37%. La part totale d'émigrés demeurant à l'étranger et celle d'hommes volontairement retirés des affaires est inconnue[583]. Sur les milliers de gradés que compte la France de Louis XVI, 300 officiers supérieurs et généraux deviennent des notables sous l'Empire, contre 3 000 officiers de rang intermédiaire : ces derniers représentent certes une part plus importante du total des cadres, mais il est également exact qu'ils ont émigré d'une manière moins massive durant la Terreur – n'en ayant pas toujours les moyens ni l'absolu besoin – et sont plus volontiers revenus après. Ils sont souvent issus de la roture ou de la noblesse la moins fortunée et sont donc, au même titre que les cadets de famille, tentés de tirer parti des changements de régime : ainsi constituent-ils finalement une partie de la nouvelle élite fortunée de Napoléon[584]. Missiessy, cadet de petite noblesse, émigré vite rentré, illustre bien ce constat général.

Il fait en revanche exception lorsqu'on constate que rares sont les marins à avoir été associés à cette nouvelle aristocratie composée à une écrasante majorité (59%[585])

[579] TULARD Jean – *Napoléon et la noblesse d'Empire*, Tallandier, Paris, 2001, p.97
[580] Jérôme Zieseniss, « Noblesse d'Empire », dans TULARD Jean (dir.) – *Dictionnaire Napoléon*, Fayard, 1987, p.1247
[581] Note dictée par Napoléon I^{er} le 14 juin 1810, citée par TULARD Jean, opus cité, p.149
[582] Ibidem, p.104
[583] BERGERON Louis et CHAUSSINAND-NOGARET Guy – *Les masses de granit – Cent mille notables du Premier Empire*, Ecole des hautes études en sciences sociales, Paris, 1979, pp.34-35
[584] Ibidem, pp.35-36
[585] TULARD Jean, opus cité, p.94

d'officiers de la Grande Armée. Ainsi aucun n'est-il fait prince ou duc hormis Decrès – qu'on peut à peine compter, puisqu'il est récompensé en tant que ministre et non pour sa carrière militaire, certes remarquable mais passée –, contre vingt-trois maréchaux et généraux[586]. Presque tous les maréchaux et la plupart des généraux sont anoblis, ainsi que 931 officiers supérieurs et subalternes, contre 35 officiers de marine (11 comtes, 11 barons et 13 chevaliers), auxquels on n'ose ajouter deux préfets maritimes (dont Malouet), deux autres administrateurs et un ingénieur naval[587]. Même à considérer la proportion des effectifs réciproques de chaque arme, cet écart en dit long sur la position des marins de l'Empire.

Si cette élévation de Missiessy récompense, de manière individuelle, les services rendus par lui à Anvers, elle s'inscrit donc aussi dans la politique d'intégration des anciens nobles décidée pour donner une assise et une légitimité à la noblesse d'Empire. L'Empereur a donné pour orientation essentielle à cette démarche que *« ceux des anciens nobles que j'entends associer à la nouvelle institution, il faut avant tout qu'ils aient conservé de la fortune »*[588] : de même que les efforts de redressement de la Marine répondent en partie au besoin d'assurer le prestige de l'Empire, il est nécessaire que la nouvelle noblesse soit fortunée, capable de tenir son rang et de déployer tout le faste qui convient à la grandeur voulue par le régime. Si nous ne savons rien quant à la hauteur de la fortune personnelle de Missiessy à cette époque, on devine qu'il répond aux conditions financières fixées par Napoléon. Notre ignorance n'est cependant pas la même pour ce qui est des revenus que doit lui garantir son nouveau titre : par une dotation du 6 mars 1813, il se voit accorder la jouissance de rentes diverses, dont la répartition du produit total, estimé à 20 165,71 Francs annuels, est détaillée ci-après[589].

[586] TULARD Jean – *Napoléon et la noblesse d'Empire*, Tallandier, Paris, 2001, pp.175-177
[587] Ibidem, pp.177-356
[588] Ibidem, p.149
[589] ABM C00/D15bis – Dotation de revenus en Domaines, rentes et autres droits, formée en exécution du Décret Impérial du 30 Septembre 1811

Figure 22 - Détail de la dotation de Missiessy[590]

	Mines et fonderies	Biens ruraux	Rentes foncières et emphytéotiques	Total
Biens d'Illyrie	*4 000*	*3 490,32*	*3 587,89*	*11 078,21*
		Biens ruraux		
Biens dans l'Empire		*11 687,50*		*22 765,71*
Reste net après déduction faite de 2 600 F de charges, réparations, etc.				***20 165, 71***

Avec un revenu tout juste supérieur à 20 000 Francs par an, Missiessy entre donc dans la catégorie des notables disposant des rentrées d'argent les plus conséquentes : en 1810, seuls 1,42% d'entre eux bénéficient de revenus supérieurs à 20 000 Francs, tandis que 13,87% touchent entre 5 000 et 19 999 Francs et qu'une large majorité de 57,59% touche entre 1 000 et 4 999 Francs[591]. 31 officiers supérieurs bénéficient d'un traitement aussi élevé : ils représentent 11,39% du total de 272 officiers supérieurs de toutes fortunes faisant partie de la notabilité impériale[592].

On remarque que les trois sources de revenus d'Illyrie sont réparties de manière quasiment égale : 36% du total viennent des mines et fonderies, 32% des biens ruraux et 32% des rentes foncières et emphytéotiques. Les 4 000 Francs de revenus des mines et fonderies proviennent du 120ème du produit de trois mines de plomb et de calamine et de quatre

[590] ABM C00/D15bis – Dotation de revenus en Domaines, rentes et autres droits, formée en exécution du Décret Impérial du 30 Septembre 1811

[591] BERGERON Louis et CHAUSSINAND-NOGARET Guy – *Les masses de granit – Cent mille notables du Premier Empire*, Ecole des hautes études en sciences sociales, Paris, 1979, pp.50

[592] Ibidem, pp.60

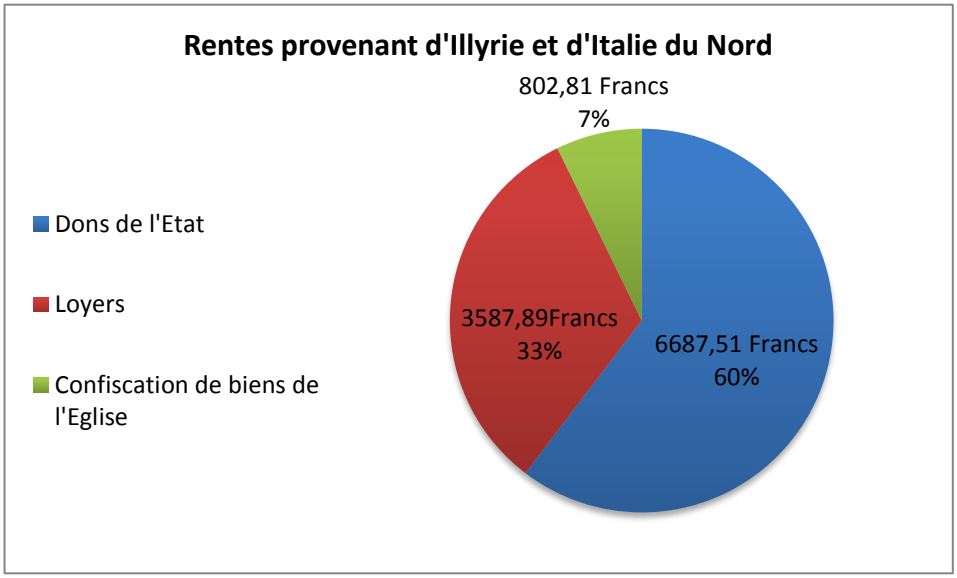
fonderies de laiton et de zinc (le détail des revenus fournis par chacune n'est pas précisé dans la dotation)[593]. Les revenus des biens ruraux sont issus des produits de quatre prés, vingt-trois vignobles et vingt-huit pièces de terre labourable[594]. Hormis trois prés donnés par l'Etat et qui représentent un revenu annuel de 2 687,51 Francs (77% du total des biens ruraux), tous les autres lots sont d'anciennes propriétés ecclésiastiques nationalisées : sept confréries (vignobles : 150 Francs, 4,3%) et trois congrégations (pièces de terre labourable : 652,81 Francs, 18,7%)[595]. Les rentes, enfin, sont réparties en rentes foncières et rentes emphytéotiques, c'est-à-dire que le revenu perçu par Missiessy est issu, dans les deux cas, du versement d'un loyer : seul le statut juridique change. Deux-cent-treize loyers sont perçus dans vingt-et-une communes, pour un bénéfice total, comme on l'a vu, de 3 587,89 Francs[596].

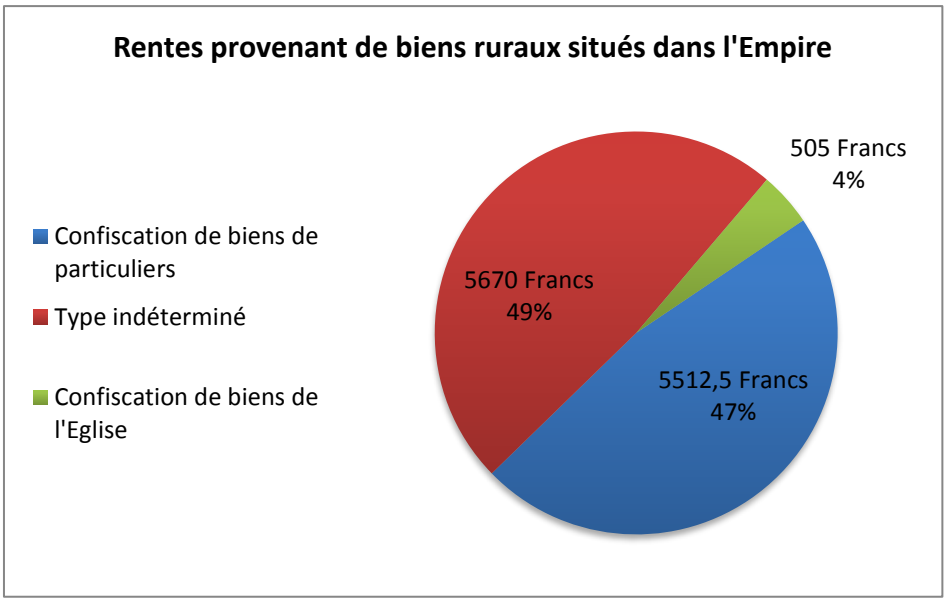
Les revenus provenant de biens ruraux situés dans l'Empire sont tirés d'une métairie (5670 Francs, 48,5%), de deux lots de terre faisant respectivement 6 hectares 20 ares (40 Francs, 0,34%) et 5 hectares 61 ares (215 Francs, 1,8%), d'une maison (250 Francs, 2,1%) et de deux fermes (5 512,50 Francs, 47,16%)[597]. Un lot, la métairie, appartient au duc d'Aoste, tandis que les autres sont, à nouveau, des propriétés ecclésiastiques : le premier lot de terre appartient à un couvent, le second à une chapelle et la maison à des chanoines[598]. L'origine et la situation géographique des deux fermes ne sont pas précisées[599].

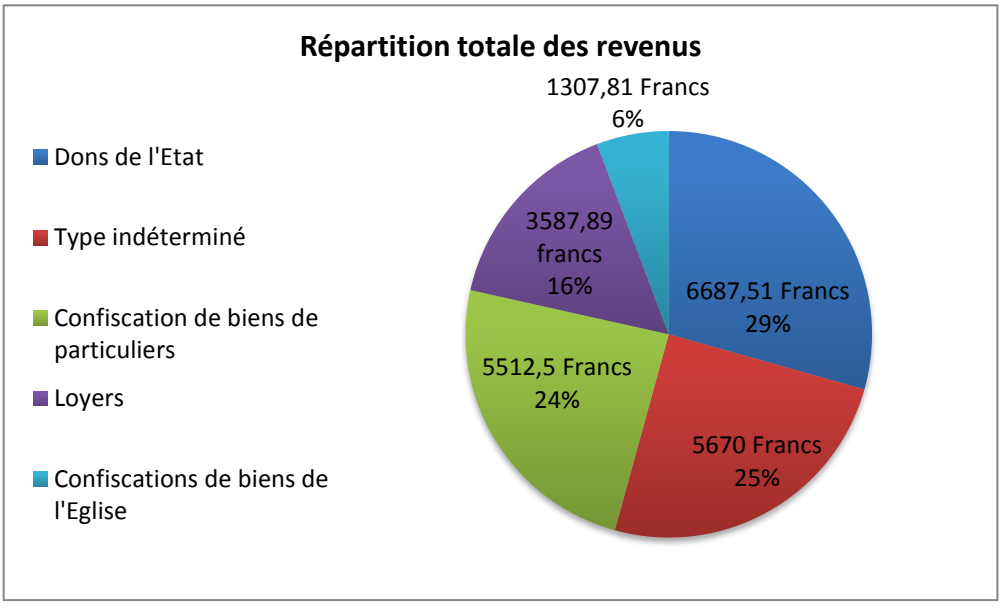
Ainsi, sur la totalité des revenus bruts alloués à Missiessy, 6 687,51 Francs (29,4%) proviennent de dons de l'Etat, 1 307,81 Francs (5,7%), de la confiscation de biens religieux, 5670 Francs (24,9%) de la confiscation de biens particuliers, 3 587,89 Francs (15,8%) de loyers et 5 512,50 Francs (24,2%) ont une origine que nous n'avons pu déterminer. Enfin, on remarque que 55% de la totalité brute de ces revenus sont issus du domaine extraordinaire de l'Empire, ce qui est légèrement inférieur à la moyenne établie par Jean Tulard, qui estime que 60 à 70% des dotations impériales proviennent du dit domaine[600].

[593] ABM C00/D15bis – Dotation de revenus en Domaines, rentes et autres droits, formée en exécution du Décret Impérial du 30 Septembre 1811
[594] ABM C00/D15bis – Dotation…
[595] ABM C00/D15bis – Dotation…
[596] ABM C00/D15bis – Dotation…
[597] ABM C00/D15bis – Dotation…
[598] ABM C00/D15bis – Dotation…
[599] ABM C00/D15bis – Dotation…
[600] TULARD Jean – *Napoléon et la noblesse d'Empire*, Tallandier, Paris, 2001, p.111

Figure 23 - Détail de l'origine des rentes







Notons enfin que Missiessy ne jouit pas longtemps que cette dotation : il est même possible qu'il n'en ait à peu près pas profité. Certes, bien qu'elle soit effectuée en 1813, il est précisé que les bénéfices doivent lui être versés en arriérés à compter du 1er janvier 1811[601]. Cependant, on sait que les rentes impériales ont, dans leur globalité, été décevantes, non seulement parce qu'elles ont été limitées dans le temps (de 1808 à 1813 pour les tout premiers anoblis), mais aussi parce qu'elles ont été difficiles à toucher, tant du fait des mauvaises volontés locales (lesquelles sont certainement fortes en Italie du Nord, notamment après que la région a payé un tribut humain particulièrement lourd à la campagne de Russie[602]) que des troubles internes survenus dans certaines territoires[603]. L'effondrement de l'Empire est consommé en Illyrie et en Italie du Nord début 1814[604] : Missiessy n'a eu que jusqu'à ce moment pour bénéficier de ses nouveaux revenus, si tant est qu'il en ait eu le temps.

Au reste, lui-même a certainement d'autres priorités au commencement de l'année 1814 car, tandis que le régime napoléonien s'effrite, l'escadre de l'Escaut est bientôt menacée, pour la seconde et dernière fois, par les ennemis de l'Empire.

[601] ABM C00/D15bis – Dotation…

[602] Jacques Godechot, « L'effondrement de l'Empire napoléonien en Italie », dans TULARD Jean (dir.) – *L'Europe au temps de Napoléon*, Le Coteau, Horvath, 1989, p.532

[603] TULARD Jean – *Napoléon et la noblesse d'Empire*, Tallandier, Paris, 2001, p.113-114

[604] MILZA Pierre – *Histoire de l'Italie – Des origines à nos jours*, Fayard, 2005, p.641

Il semblait à ce monde royaliste, tout joyeux et tout triomphant non pas de la chute de l'homme, mais de l'anéantissement du principe, que la vie recommençait pour lui, et qu'il sortait d'un rêve pénible.

Alexandre Dumas, *Le Comte de Monte-Cristo*[605]

Le retour à la monarchie

Anvers, malgré le développement rapide de ses infrastructures et de son arsenal grâce à l'intérêt impérial, ne devient jamais l'invincible place forte escomptée, pas plus que la Marine Impériale ne parvient au degré de puissance projeté par Napoléon : ces projets grandioses, bientôt avortés par l'effondrement de l'Empire, sont stoppés prématurément en 1814. L'arrondissement maritime qui dépend de l'autorité de Missiessy est, dès 1813, aux prises avec les armées de la Sixième Coalition. La défense pratiquée par le vice-amiral et tout récent comte de l'Empire est critiquée par l'Empereur et lui vaut, sinon une nouvelle disgrâce, tout au moins d'une importante perte de crédit auprès de celui-ci.

... l'amiral Missiessy a fait brûler ma flottille de Willemstadt[606]*. Comment cet amiral, qui connaît les localités, n'a-t-il pas représenté la folie qu'il y avait à évacuer Willemstadt ? Je viens de rappeler le général Decaen, et j'ai ordonné une enquête sur l'évacuation de cette ville. Je suis très mécontent de la conduite des officiers de marine* […]*. Il paraît que le général* [sic] *Missiessy s'abandonne tout-à-fait aux généraux de terre, et que, s'ils lui disaient de brûler la flottille, il le ferait sans ordre. Il y a dans tout cela peu de dignité et d'énergie. L'amiral aurait dû dissuader le général Decaen d'évacuer*

[605] DUMAS Alexandre – *Le Comte de Monte-Cristo – Tome 1*, Genève, Editions de Crémille, 1996 (cinq volumes), p.68

[606] Willemstadt [Willemstad] se situe à une cinquantaine de kilomètres au Nord d'Anvers et à moins de 20 kilomètres au Sud de Rotterdam : voir Figure 18, p.117

Willemstadt, et lui dire […] *que la place était bien armée et bien approvisionnée, et que c'était la clef de toute notre frontière de ce côté.*[607]

Le reproche adressé à Missiessy entraîne une diminution de son autorité. Les forces navales de l'Escaut sont alors divisées en deux commandements distincts : la flottille d'Anvers demeure sous ses ordres, celle de Flessingue est confiée au vice-amiral Allemand, que nous avons rencontré en 1805 lorsque, déjà, il bénéficie des déboires de son supérieur en le remplaçant à la tête de l'escadre de Rochefort[608]. C'est donc lui qui tient la première ligne de défense maritime de l'Escaut, attendu qu'il serait un homme qui *« a montré beaucoup d'énergie et de vigueur »* : Napoléon lui confie ainsi *« une belle flottille avec laquelle il défendrait l'Escaut, la Zélande, l'île de Cadzand, et seconderait les opérations de l'armée lorsqu'elle marcherait en Hollande »*[609]. Missiessy est désormais cantonné à un rôle secondaire, dans lequel il ne demeure cependant pas longtemps puisque, dès le début de l'année 1814, Anvers est directement menacée par les troupes anglaises. Allemand, de son côté, a été disgracié à une date indéterminée *« en raison de son caractère particulièrement irascible »*[610].

Lorsque, au tout début de l'année 1814, Anvers se trouve à nouveau attaquée, l'escadre, malgré des soucis d'effectifs alors généraux dans l'Empire (sur les 270 officiers censés servir dans la flotte, il en manque 198[611]), ne se trouve plus dans la situation précaire que nous avons constatée en 1809 : ses infrastructures ont été renforcées grâce au développement de l'arsenal, tandis que la navigation sur l'Escaut est maîtrisée. Le nombre de bâtiments s'élève désormais à 9 vaisseaux de 74 canons, 3 frégates et 1 brick[612].

Cependant, l'agression ne consiste plus, cette fois, en un simple coup de main : il s'agit de l'avancée de l'armée d'Allemands, de Prussiens, de Russes, de Britanniques, de

---

[607] Lettre de Napoléon I[er] à Denis Decrès, 16 décembre 1813, dans *Correspondance de Napoléon avec le Ministre de la Marine, depuis 1804 jusqu'en avril 1815, extraite d'un portefeuille de Sainte-Hélène – Tome Second*, Paris, Delloye et Victor Lecou, 1837 (deux volumes), pp.312-313

[608] AN Marine C/7/210 – Notes diverses concernant *« Missiessy, Contre Amiral* [sic] *Commandant l'escadre de l'Escaut à Flessingue »* : résumé des événements de Willemstadt et décision de l'Empereur

[609] Lettre de Napoléon I[er] à Denis Decrès, 17 décembre 1813, opus cité, p.315

[610] « Allemand (Zacharie-Jacques-Théodore, comte) », dans TAILLEMITE Etienne – *Dictionnaire des marins français*, Editions Maritimes et d'Outre-Mer, 1982, p.13

[611] LEVEQUE Pierre – *Les officiers de marine du Premier Empire – Etude sociale*, thèse d'Etat, Paris I, 1998 (deux volumes), p.168

[612] ABM C00/D06 – Etat des forces navales sur l'Escaut sous les ordres du Vice Amiral Missiessy, 1813 – 1814

Suédois et d'alliés divers rassemblés sous l'autorité de Bernadotte : celui-là même qui a commandé brièvement la défense de la ville en 1809 – avant d'être élu prince héréditaire de Suède par les Etats généraux d'Oerebro en 1810 puis d'intégrer la Sixième Coalition en 1813 – est maintenant à la tête de l'offensive marchant sur la France par le Nord[613]. La division chargée de la prise d'Anvers est britannique et commandée par le général Thomas Graham ; les forces navales le sont par l'amiral William Young, avec 20 vaisseaux et quelques frégates au mouillage dans l'embouchure du fleuve. Du côté français, Napoléon a nommé Lazare Carnot au poste de gouverneur d'Anvers : ancien ministre et ancien tribun ayant voté contre le consulat à vie et contre la proclamation de l'Empire, retiré des affaires depuis 1807 puis revenu au service en janvier 1814 lorsqu'il constate la patrie en danger, il se voit immédiatement confier la gestion – et, dans la situation présente, la défense – de la place forte[614]. Arrivé sur place le 2 février au matin, il forme, avec Kersaint (alors préfet du département), Missiessy et divers officiers supérieurs, un *« conseil de défense »*[615].

Dans les premiers jours de janvier, les troupes de Graham se rapprochent et l'escadre anglaise remonte l'Escaut : les combats commencent le 13[616]. Nous n'allons pas nous pencher, cette fois, sur le détail des opérations, qui ne nous apprennent rien de nouveau concernant Missiessy, pour nous intéresser plutôt aux conséquences immédiates qu'engendre, à Anvers, la transition qui s'effectue, au début du mois de mai, entre le pouvoir napoléonien et le pouvoir Bourbon. Qu'il suffise, concernant les hostilités, de savoir que Carnot et Missiessy résistent à l'agression jusqu'après l'abdication de Napoléon (6 avril) : le système défensif employé par l'escadre est proche de celui qui a été utilisé en 1809, avec notamment la mise en place d'une ligne d'embossage au pied des forts de Lillo et Liefkenshoek[617]. *« Dans les derniers jours d'avril, on fut instruit dans la place du renversement du gouvernement usurpateur et du retour si désiré des bourbons »*, est-il formulé avec tact dans les états de service du comte de l'Empire[618]. Celui-ci, de même que Carnot[619], redonne sa fidélité à la monarchie :

---

[613] Gilbert Bodinier, « Les guerres de l'Empire », dans DELMAS Jean (dir.) – *Histoire militaire de la France – Tome 2 : de 1715 à 1871*, Paris, PUF, 1992, pp.363-365

[614] Jacques Godechot, « Carnot (Lazare) », dans TULARD Jean (dir.) – *Dictionnaire Napoléon*, Fayard, 1987, pp.372-373

[615] DHOMBRES Jean et Nicole – *Lazare Carnot*, Fayard, 1997, p.556

[616] ABM C00/D06 – Extrait du journal historique de l'Etat major général de l'Escadre de l'Escaut, depuis l'apparition de l'ennemi devant la place d'anvers, jusqu'à la suspension d'hostilités.

[617] ABM C00/D06 – Extrait…

[618] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice...

[619] Jacques Godechot, « Carnot (Lazare) », dans TULARD Jean (dir.), opus cité, p.373

L'Escadre a été instruite des grands événements qui ont eu lieu à Paris, de la déchéance et de l'abdication de napoléon et du retour prochain en France de l'autorité légitime ; l'amiral a prevenu qu'en conséquence le pavillon blanc serait arborée à bord des vaisseaux, avec toute la solennité que comporte cet heureux événement et que la cocarde blanche serait portée par les officiers et marins de l'Escadre le lendemain à midi.

Le 19, à l'heure fixée la veille par l'ordre du jour, le pavillon blanc a été arboré sur les vaisseaux, frégates etc. et sur la flotille. Le vaisseau Amiral le charlemagne l'a salué de 21 coups de canon…[620]

Ce même 19 avril, Missiessy propose une trêve à Young, qui l'accepte. Les modalités en sont négociées et définies par un représentant de chacun des deux chefs : du côté anglais le contre-amiral William Bedford, tandis que du côté français on retrouve Joseph Burgues de Missiessy, simple lieutenant de vaisseau mais adjudant à l'état-major général de l'escadre[621]. Ils tombent d'accord pour permettre la libre circulation des bateaux de pêche, tandis que les bâtiments de guerre doivent conserver les positions qu'ils occupent au moment du cessez-le-feu : le document est signé le 20 avril par les deux hommes puis approuvé et ratifié par leurs chefs les 20 et 21[622]. Le dernier article stipule que les deux escadres s'octroient, le cas échéant, un délai réciproque de 48 heures avant de reprendre les combats : elles ne vont, en fait, plus être amenées à s'affronter. Le 3 mai, Louis XVIII est entré dans Paris, le sénat impérial ayant déclaré dès le 6 avril que *« le peuple français appela librement au trône Louis Stanislas Xavier, frère du dernier roi »*[623] : la guerre prend fin, pour un temps.

Ce retour au pouvoir d'un Bourbon marque le début de l'ultime phase de la carrière de Missiessy, qui a presque 60 ans : il ne commande plus d'escadre mais exerce, à terre, des fonctions administratives et de commandement à Toulon, puis ensuite uniquement administratives à Paris, lorsqu'il se rapproche du ministère de la Marine et des Colonies, participe au redressement de l'arme navale (qui traverse une nouvelle crise après l'Empire, en plus de subir encore les conséquences de celles qu'elle a traversées depuis la Révolution) et s'investit de diverses manières dans les réformes opérées durant le règne de Louis XVIII, notamment au moment du ministère du baron Portal (1818 – 1821).

[620] ABM C00/D06 – Extrait du journal historique de l'Etat major général de l'Escadre de l'Escaut, depuis l'apparition de l'ennemi devant la place d'anvers, jusqu'à la suspension d'hostilités.
[621] ABM C00/D06 – Extrait…
[622] ABM C00/D06 – Extrait…
[623] LEVER Evelyne – *Louis XVIII*, Fayard, 1988, p.331

La fin de la Marine Impériale

Le 26 avril, Missiessy demande la permission de prendre un congé de dix jours pour venir présenter au Roi *« l'hommage de* [sa] *fidélité, de* [son] *respectueux dévouement et des sentiments dont sont animés les officiers et marins de l'Escadre »*[624]. Il écrit cette demande à Malouet : l'ancien préfet maritime d'Anvers, tombé en disgrâce en 1812, a été rappelé aux affaires par Louis XVIII qui en fait bientôt son ministre de la Marine et des Colonies[625]. C'est lui qui avait posé, le 15 août 1804, la première pierre de l'atelier des grandes forges de l'arsenal, inaugurant le développement fulgurant de cette place dont le Royaume de France renaissant est bientôt privé par la redéfinition de ses frontières[626].

Congé est accordé à Missiessy dans les premiers jours de mai[627] : cependant, celui-ci ne retrouve plus, par la suite, ni son commandement ni ses navires, car la signature du traité de Paris, le 30 mai 1814, règle à la fois le sort d'Anvers, celui de l'arsenal et celui de l'escadre. Les frontières de la France sont ramenées à leurs limites du 1er janvier 1792, avant que le territoire national soit étendu jusqu'aux côtes de la Mer Baltique[628]. Anvers est donc perdue : la ville intègre le nouveau royaume des Pays-Bas, fusion des anciennes Provinces Unies et des anciens Pays-Bas autrichiens[629]. L'escadre de l'Escaut est démembrée au profit des vainqueurs. Le traité de Paris stipule que la France est autorisée à conserver les deux tiers de sa flotte construite ou en achèvement, mais précise également que cela concerne tous les ports et arsenaux à l'exception de ceux de Hollande qui deviennent, avec les bâtiments qui s'y trouvent, propriété pleine et entière du nouveau royaume : la France conserve ainsi 71 vaisseaux et 41 frégates, résultat qui n'est pas un hasard puisqu'il équivaut à la moitié de ce dont dispose alors l'Angleterre[630].

La période qui commence, si elle n'est facile pour aucune des anciennes armes de l'Empire, est tout spécialement ardue pour la Marine, dont l'existence est remise en cause

---

624 CC/7/368 – Dossier personnel… / Lettre d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy à Pierre Victor Malouet, 26 avril 1814

625 Etienne Taillemite, « Malouet (Pierre Victor) », dans TULARD Jean (dir.) – *Dictionnaire Napoléon*, Fayard, 1987, p.1125

626 Bernard Cros, « Anvers, outils de stratégie maritime », dans HUMBERT Jean-Marcel et PONSONNET Bruno (dirs.) – *Napoléon et la mer : un rêve d'Empire*, Seuil, Paris, 2004, p.69

627 ABM C03/D15 – Brouillon de la notice...

628 Jean *Tulard, « L'Europe du Congrès de Vienne », dans* TULARD Jean (dir.) – *L'Europe au temps de Napoléon*, Le Coteau, Horvath, 1989, p.577

629 VOOGD Christophe de – *Histoire des Pays-Bas*, Fayard, 2003, pp.168-169

630 MASSON Philippe – *Histoire de la marine – Tome II : de la vapeur à l'atome*, Charles Lavauzelle, Paris, 1983, p.10

durant les années qui suivent. Un premier coup d'arrêt est donné en 1814 et vise principalement les officiers : il est bientôt suivi, en 1815, par la Terreur blanche, à l'organisation de laquelle Missiessy prend une certaine part.

Les besoins militaires de la France ne sont bien entendu plus les mêmes : les budgets sont diminués, les effectifs des armées largement réduits. Par une ordonnance du 12 mai, Louis XVIII supprime une centaine de régiments[631]. Dès son arrivée sur le trône, tous les avancements sont arrêtés, tandis que sont effectuées des mises en retraite prématurées et que nombre d'officiers de marine sont mis à demi-solde[632], de même que des milliers d'officiers de la Grande Armée dont la frustration puis la rancœur contribuent bientôt à redonner une armée à Napoléon. Le budget de la Marine, de 164 millions de Francs en 1812 et de 143,4 millions en 1813, passe à 62,5 millions en 1814[633], ce qui est loin d'être surprenant quand on considère que la guerre prend fin, que la flotte est amputée d'un tiers des navires qui la composaient, que des infrastructures sont perdues et que les projets de construction sont arrêtés. Néanmoins, c'est également peu d'argent en comparaison des 65 millions (équivalant à peu près à 90 millions de 1817) annuels alloués dans les années 1780 par le gouvernement de Louis XVI, pourtant au bord de la banqueroute[634].

Le retour de Louis XVIII implique celui d'un grand nombre des émigrés demeurés à l'étranger depuis la Révolution et qui estiment naturellement que leur propre avancement est prioritaire sur celui des anciens sujets de l'Empereur déchu, eux étant restés loyaux envers la couronne et ayant, pour cela, subi des années d'exil et souvent de misère. Une *« Commission chargée de l'examen des titres que présentent M. M. les officiers de l'ancienne marine »*, à laquelle appartient Missiessy et qui est composée à majorité d'anciens officiers supérieurs de l'Empire, est ainsi formée sous la présidence du comte de Rosily-Mesros[635]. Elle doit réintégrer dans la nouvelle Marine Royale les anciens cadres du Grand Corps ayant émigré par le passé, rétablir les pensions de retraite allouées sous Louis XVI et *« examiner quels sont ceux* [des anciens officiers du Grand Corps] *qui peuvent être appelés à un service actif ou ceux qui seront présentés pour retraite avec pension ou employés dans les*

---

631 *Collection complète des Lois, Décrets, Ordonnances, Réglemens, Avis du Conseil d'Etat (de 1788 à 1830 inclusivement, par ordre chronologique) – Tome Dix-Neuvième*, Paris, Chez A. Guyot et Scribe, Libraires – Editeurs, 1827, p.38-50

632 MASSON Philippe – *Histoire de la marine – Tome II : de la vapeur à l'atome*, Charles Lavauzelle, Paris, 1983, p.8

633 LEVEQUE Pierre – *Les officiers de marine du Premier Empire – Etude sociale*, thèse d'Etat, Paris I, 1998 (deux volumes), p.11

634 MASSON Philippe, opus cité, p.10

635 LEVEQUE Pierre, opus cité, p.172

ports et dans les Colonies »[636]. Il s'agit donc, en prévision de l'encombrement du processus de promotion qui se profile, de limiter le surnombre et à ménager les susceptibilités.

Ce n'est pas un travail aisé : la mise en retraite signifiant une mise à demi-solde, les demandes d'admission à la retraite sont très rares[637] et les « rentrés », comme on les appelle alors[638], pressent leur ministère pour obtenir leur réintégration : Joseph Marie, le second des trois frères Burgues de Missiessy, en fournit un bon exemple. Entré au service de la Marine Royale espagnole après son émigration[639], puis s'étant rapproché en 1806 de François de Beauharnais tandis que celui-ci occupe les fonctions d'ambassadeur de France à Madrid et l'ayant servi comme secrétaire, il quitte le pays avec l'armée française en 1812[640]. Depuis au moins 1803, il effectue auprès du ministère des demandes de réintégration qui ne sont jamais accueillies[641] : à partir de 1812, il semble que ses démarches se multiplient, mais que Decrès lui ait *« toujours présenté une barriére insurmontable par son opposition très connûé a l'admission d'aucun ancien officier »*, soutient-il dans une lettre adressée le 28 avril 1814 à Malouet, auquel il demande aussi sa réintégration[642]. Joseph Marie Burgues de Missiessy, âgé alors de 61 ans, demande à être fait contre-amiral, grade qui lui a échappé en janvier 1793 du fait de son refus de servir la République. La commission dont fait partie son frère (on retrouve sa signature au bas du document) décide de l'accepter dans la Marine, mais en le maintenant au grade de capitaine de vaisseau, en vertu du fait qu'il n'a jamais commandé de division navale, condition *sine quae non* stipulée par l'ordonnance de Castries en 1786 pour devenir contre-amiral[643]. On comprend que, plutôt que par la loi et les règlements, cette fermeté s'explique par le fait que la commission doit s'efforcer de limiter sa générosité pour faire cohabiter deux générations d'officiers sans que cela ralentisse exagérément les promotions (lesquelles, si elles ont été officiellement suspendues, ne

[636] AN C/8/17 – Lettre de Pierre Victor Malouet à François Etienne de Rosily-Mesros, 11 juin 1814

[637] LEVEQUE Pierre – *Les officiers de marine du Premier Empire – Etude sociale*, thèse d'Etat, Paris I, 1998 (deux volumes), p.167

[638] MASSON Philippe – *Histoire de la marine – Tome II : de la vapeur à l'atome*, Charles Lavauzelle, Paris, 1983, p.10

[639] SHM CC/7/368 – Dossier personnel de Joseph Marie Burgues de Missiessy / Note du ministère de la Marine certifiant l'exactitude des états de service déclarés par Joseph Marie Burgues de Missiessy, 23 octobre 1818

[640] SHM CC/7/368 – Dossier personnel de Joseph Marie Burgues de Missiessy / Certificat produit par François de Beauharnais témoignant des services de Joseph Marie Burgues de Missiessy, 1er janvier 1816

[641] SHM CC/7/368 – Dossier personnel de Joseph Burgues de Missiessy / Note adressée au Deuxième Consul Cambacérès et à l'amiral Bruix spécifiant la décision du Premier Consul concernant la demande de service de Joseph Marie Burgues de Missiessy, Vendémiaire An XII [septembre – octobre 1803]

[642] SHM CC/7/368 – Dossier personnel de Joseph Marie Burgues de Missiessy / Lettre de Joseph Marie Burgues de Missiessy au baron Pierre Victor Malouet, 28 avril 1814

[643] SHM CC/7/368 – Dossier personnel de Joseph Marie Burgues de Missiessy / Avis de la Commission chargée de l'examen des titres que présentent M. M. les officiers de l'ancienne marine, 27 juin 1814

peuvent évidemment manquer de reprendre tôt ou tard). Malgré cette tentative de conciliation, le retour des anciens cadres de la Marine après 1815 a des conséquences souvent néfastes, parfois désastreuses, contre lesquelles la royauté a finalement été forcée de prendre des mesures.

De la période qui suit le retour du Roi et précède celui de l'Empereur, on sait également que Missiessy *« fit partie de plusieurs commissions chargées de la nouvelle organisation du personnel et de projets d'ordonnances et de reglemens sur différentes parties du service »*[644]. On le retrouve, avec entre autres Truguet et Ganteaume, membre d'une commission chargée de réorganiser le corps de la Marine : il s'agit ici d'adapter les effectifs aux nouvelles réalités du service[645]. Au mois de septembre, cette commission propose de revenir à ceux prévus par l'Assemblée Constituante, avec 10 vice-amiraux et 20 contre-amiraux : attendu que la Marine compte alors 9 vice-amiraux et 18 contre-amiraux qui n'entendent pas quitter leurs fonctions, on comprend que les places ne peuvent être allouées avec la générosité espérée par Joseph Marie Burgues de Missiessy et nombre de ses compagnons d'infortune[646].

On sait que Louis XVIII a pris soin de ne pas faire disparaître tout l'héritage de l'Empire, ni celui de la Révolution : ainsi, le 24 août, Missiessy est fait grand-croix de l'ordre – désormais royal – de la Légion d'honneur[647]. Du fait de l'ordonnance du 26 mars 1816 ayant changé le titre de grand-croix en celui de grand cordon, un nouveau brevet lui est adressé en 1817[648].

Ce choix politique du Roi consistant à ne pas renier les acquis de la Révolution se retrouve dans la Charte constitutionnelle du 4 juin 1814 : égalité civile, organisation administrative en départements, Code civil… Par l'article 71 de la Charte, il est décrété que

[644] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice...

[645] LEVEQUE Pierre – *Les officiers de marine du Premier Empire – Etude sociale*, thèse d'Etat, Paris I, 1998 (deux volumes), p.172

[646] Ibidem, p.172

[647] ABM C00/D06 – Notification adressée à Edouard Thomas Burgues de Missiessy par la Direction du Personnel, section des Officiers Miliaires, 5 septembre 1814 ; ABM C03/D15 – Brouillon de la notice… ; AN LH/395/19 – Brevet de Grand Cordon de la Légion d'Honneur, 24 août 1814

[648] ABM C00/D06 – Lettre du duc de Tarente, Grand Chancelier de l'ordre royal de la Légion d'honneur, à Edouard Thomas Burgues de Missiessy, 20 août 1817 ; ABM C00/D06 – Brevet de Grand Croix de l'Ordre Royal de la Légion d'Honneur, 29 mai 1817 ; AN LH/395/19 – Brevet de Grand Croix de l'Ordre royal de la Légion d'honneur, pour prendre rang à dater du 24 août 1814, 29 mai 1817

« la noblesse ancienne reprend ses titres ; la nouvelle conserve les siens »[649], ce qui intéresse bien sûr directement Missiessy. Il est confirmé dans la possession de son titre par lettres patentes du 26 août 1816[650]. Rappelons aussi que la Restauration est loin d'être un retour politique pur et simple à l'Ancien Régime : le Roi choisit certes lui-même ses ministres, dirige l'armée et la politique étrangère, dispose du droit d'édicter règlements et ordonnances, mais le pouvoir législatif revient au Parlement, lequel vote notamment les budgets des différents ministères, attribution qui nous intéresse directement dans l'étude des premières années du nouveau règne[651] . *« ... en définitive, on s'aperçut que cette Charte encombrée d'archaïsmes était plus libérale que les Constitutions napoléoniennes et plus pratique que celle de 1791 »*, écrit Jean Tulard[652].

Cette première Restauration nous apporte également quelques informations supplémentaires sur la situation matrimoniale de Missiessy : hormis dans le livre de raison familial et dans la lettre de Napoléon I[er] datée de 1805 que nous avons cités précédemment, on n'en trouve nulle trace jusqu'au 1[er] mars 1815, date à laquelle une lettre adressée par Missiessy au ministre de la Marine et des Colonies dit que *« Madame la Comtesse de Missiéssy née Missiéssy, veuve en prémiere noces de M. de Laroque Capitaine de Cavalerie mort en émigration à l'honneur de solliciter des bontés de Votre Excellence une place d'Aspirant de la marine pour son fils joseph de Laroque agé de 14 ans et quelques mois… »*[653]. Le cas de Joseph de Laroque, qui s'apprête à intégrer la carrière navale et doit pour cela être aidé par l'influence de son beau-père, illustre les difficultés qui se présentent aux jeunes gens voulant entamer, dans une France battue et encore occupée par les armées de diverses nations, une carrière militaire.

Hélas pour la comtesse, sa démarche doit demeurer lettre morte quelques temps : ce même 1[er] mars, Napoléon débarque à Golfe Juan après s'être enfui de l'île d'Elbe le 26 février, puis entre dans Paris le 20 mars tandis que Louis XVIII a quitté la ville la nuit précédente pour trouver refuge à Gand. Le 14 mars, Missiessy est désigné *« pour commander la Compagnie des Gardes du Roi qui doit être formée à Paris et composée des Officiers de la*

---

649 Charte constitutionnelle du 4 juin 1814, article 71, cité par TULARD Jean – *Napoléon et la noblesse d'Empire*, Tallandier, Paris, 2001, p.163

650 « Burgues de Missiessy (de) », dans CHAIX D'EST-ANGE Gustave – *Dictionnaire des familles françaises anciennes ou notables – A la fin du XIX° siècle – Tome IV*, Paris, éd. Vendôme, 1983, p.402

651 LEVER Evelyne – *Louis XVIII*, Fayard, 1988, p.160

652 TULARD Jean – *Les vingt jours (1[er]-20 mars 1815) : Napoléon ou Louis XVIII ?*, Fayard, 2001, p.43

653 SHM CC/7/368 – Dossier personnel d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy / Lettre d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy à Jacques Claude Beugnot, 1[er] mars 1815

Marine de toute arme, de tout grade, en activité, en inactivité et en retraite qui se trouvent [à Paris] »[654] : un large recrutement qui témoigne du légitime sentiment de péril qu'inspire au monarque le retour de son prédécesseur. Cette nomination, indéniable *« témoignage de confiance »*[655], montre que le vice-amiral a parfaitement su, comme il l'a déjà fait en 1795 puis en 1804, s'adapter aux changements politiques et gagner la confiance du pouvoir. Une liste des officiers s'étant présentés à son domicile pour servir dans cette compagnie doit être établie par lui et transmise à Louis XVIII, ce qui permet au moins à ce dernier de s'informer des fidélités dont il conserve le bénéfice[656].

Le retour de Napoléon place ceux de ses anciens sujets qui se sont mis au service du Roi – ils sont nombreux – devant un choix cornélien. On sait avec quel succès l'Empereur traverse la France et regagne divers soutiens : il lui faut, une fois remonté sur le trône, s'en assurer d'autres. Decrès est rappelé dans ses fonctions d'avant l'abdication (au même titre que la plupart des anciens ministres de l'Empire[657]) et entreprend de rassembler ceux des officiers de marine qui sont susceptibles de se rallier. Missiessy est sollicité le 9 avril :

> *Monsieur le Comte, l'Empereur m'ordonne de vous faire savoir que son intention est qu'en exécution de son décrêt du 25 mars dernier compris au Moniteur du 8 courant, vous madressiez sans délai ecrit et signé de votre main, pour être mis sous les yeux de Sa Majesté le serment voulu par les lois, et dont la formule est : « Je jure obéissance aux constitutions de l'Empire et fidélité à l'Empereur. »*[658]

Missiessy ne donne pas suite à l'invitation de Decrès. Son sens de l'adaptation laisse deviner un choix motivé peut-être autant par le respect de l'allégeance faite au Roi que par ce que, militaire lucide, il pressent, comme d'autres, que le vol de l'Aigle n'est qu'un chant du cygne. De ses motivations, on sait seulement ce que lui-même en rapporte, à savoir que, le 20 mars, jour de l'entrée de Napoléon dans Paris, *« il donna sa démission* [de la Compagnie des Gardes du Roi]*, voulant rester fidèle à ses serments, et jusqu'à la rentrée du*

---

654 ABM C00/D06 – Lettre du Ministre Secrétaire d'Etat de la Marine et des Colonies, le Comte Beugnot, à M. le vice-amiral Comte Missiessy, 14 mars 1815

655 ABM C00/D06 – Lettre du Ministre Secrétaire d'Etat de la Marine et des Colonies, le Comte Beugnot, à M. le vice-amiral Comte Missiessy, 14 mars 1815

656 ABM C00/D06 – Lettre du Ministre Secrétaire d'Etat de la Marine et des Colonies, le Comte Beugnot, à M. le vice-amiral Comte Missiessy, 14 mars 1815

657 TULARD Jean – *Les vingt jours (1er-20 mars 1815) : Napoléon ou Louis XVIII ?*, Fayard, 2001, pp.239-240

658 ABM C00/D06 – Lettre de Denis Decrès à Edouard Thomas Burgues de Missiessy, 9 avril 1815

Roi il vécut dans la retraite »[659]. En conséquence, il dispose toujours de la confiance de Louis XVIII après les Cent-Jours : par une ordonnance du 19 juillet 1815, il est nommé préfet maritime de l'arrondissement de Toulon[660].

La nouvelle crise de la Marine et ses conséquences

Avec la chute définitive de l'Empire et la signature du second traité de Paris (20 novembre 1815), la France est ramenée à ses frontières, non plus de 1792, mais de 1789. Si la question de l'avenir de la Marine n'a que très peu été soulevée durant la première Restauration, la seconde initie, en plus de l'allègement normal et nécessaire du nombre des cadres débuté par l'ordonnance du 12 mai 1814, une nouvelle sélection, politique celle-là, qui a bientôt des conséquences globalement néfastes.

Autant Louis XVIII a fait preuve d'une clémence certaine à l'égard des anciens cadres de l'Empire en 1814, autant son retour en 1815 opère un changement net dans le traitement réservé à ces hommes. Les défections qui ont eu lieu au moment des Cent-Jours, les ralliements à Napoléon et les serments de fidélité spontanément adressés provoquent la colère du Roi et la promesse, lors de son arrivée en France, de sanctions très dures. *« …les termes de la proclamation du Cateau-Cambrésis, le 25 juin 1815, étaient si durs que, s'ils avaient été suivis, il eût fallu mettre une partie de la France en prison et provoquer la guerre civile »*, écrit René de La Croix de Castries[661]. En fait, les punitions exemplaires ont été relativement rares, même si 19 anciens officiers supérieurs de l'Empire doivent être jugés et que 38 notables se voient imposer l'exil ou l'isolement loin de Paris[662]. Naturellement, tous les fonctionnaires dont la nomination est postérieure au 20 mars 1815 sont révoqués, cela dès le 12 juillet[663].

Parallèlement à cette répression réglementée, la Terreur blanche commence à s'abattre sur les partisans de l'« usurpateur ». La population se déchire dans des

[659] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice...
[660] ABM C00/D06 – Lettre du marquis Jaucourt (ministre de la Marine et des Coloniers de juillet à septembre 1815) à Edouard Thomas Burgues de Missiessy, 21 juillet 1815 ; ABM C03/D15 – Brouillon de la notice...
[661] LA CROIX, René de, duc de Castries – *La Terreur blanche. L'épuration de 1815*, Paris, Perrin, 1981, p.33
[662] Ibidem, pp.34-35
[663] LEVER Evelyne – *Louis XVIII*, Fayard, 1988, p.411

affrontements isolés qui tournent même à la guerre civile dans le Midi et la Provence : les Cent-Jours ont motivé la haine à l'encontre des bonapartistes ou personnes considérées comme telles et ont ravivé les rancœurs entre monarchistes et républicains[664]. Les assassinats sont monnaie courante et des tribunaux rapidement formés prononcent des jugements expéditifs, à ceci près que, cette fois, aucune loi ne légitime l'existence de ces assemblées.

En Provence, la situation est tout particulièrement tendue : les régions avoisinant Marseille et Toulon sont en état de semi-révolte, parcourues par des déserteurs de la conscription qui sont cachés par la population ou bien s'adonnent au pillage. A Toulon même, le maréchal Brune, rallié à Napoléon, se retranche derrière les murs de la ville, craignant de voir arriver contre lui les Marseillais et les Autrichiens, tandis que la *Royal Navy*, qui le menace depuis le large, donne au tableau un air de déjà-vu[665]. Apprenant le retour de Louis XVIII puis l'arrivée de Missiessy, voyant l'Empereur perdu et étant bien conscient de la menace que représentent les razzias exercées par les armées de la Coalition, il choisit de se soumettre et d'ouvrir les portes de la ville au nouveau préfet maritime.

> *Votre Altesse connaît mon cœur. Je ne promets rien que je ne veuille tenir. Toulon est un dépôt assez précieux pour le conserver au roi* […]. *Soumission au roi, discipline de l'armée et, par conséquent, conservation de Toulon, voilà mon but…*[666]

A son arrivée, Missiessy, accompagné du général Partouneaux, qui s'est vu confier le commandement militaire de la place, trouve la ville dans une situation effectivement critique.

> *… à son arrivée l'armée Sardo autrichienne, se dirigeait sur cette place et le General Bianchi qui la commandait, annonçait l'intention de l'occuper ; l'amiral, qui savait l'importance de ne pas leur livrer cette clé du royaume ainsi que l'immense materiel renfermé dans les arsenaux de terre et de mer, concurremment avec M. les lieutenans géneraux Marquis de Riviére et Comte Partouneaux, employa tous les moyens de négociation pour faire changer les projets du général autrichien et prit l'initiative pour*

[664] LEVER Evelyne – *Louis XVIII*, Fayard, 1988, pp.406-407
[665] LA CROIX, René de, duc de Castries – *La Terreur blanche. L'épuration de 1815*, Paris, Perrin, 1981, pp.208-214
[666] Lettre du maréchal de Brune à Louis XVIII, citée par LA CROIX, René de, duc de Castries, ibidem, p.215

déclarer qu'il regardait comme préférable de supporter un siège, plutôt que de consentir de mettre à la disposition d'une armée etrangère une place aussi importante.[667]

Que ce soit grâce à *« cette attitude énergique »*[668] ou pour toute autre raison, la ville est effectivement épargnée par les Sardo-Autrichiens qui se retirent[669]. Les troubles internes au royaume, en revanche, continuent et même s'aggravent avec l'élection à la Chambre, au mois d'août, d'une majorité ultra-royaliste (la « Chambre introuvable », dont la formation inaugure la domination politique des ultras) décidée à purger la France des influences bonapartiste et républicaine et qui donne à la Terreur blanche un cadre légal : arrestations et exécutions arbitraires continuent à travers tout le pays[670].

La méfiance légitime que ses officiers inspirent au Roi le convainc d'effectuer une sélection dans leurs rangs, laquelle n'est tant plus liée à des questions d'effectifs que de fidélité : les mises en retraite se multiplient et touchent les hommes dont la loyauté est la plus suspecte. L'ancien comte de l'Empire François de Jaucourt, premier ministre de la Marine et des Colonies de la seconde Restauration (juillet – septembre 1815), confie à Missiessy le soin d'enquêter sur le comportement adopté par les officiers de marine de Toulon pendant les Cent-Jours et de dresser des listes établissant, sur cette base, la fiabilité de chacun[671]. A l'issue de ce *« travail confidentiel »* et après avoir recueilli des informations auprès de la municipalité, des services de police et des officiers généraux de la Marine, Missiessy fournit au ministre 14 listes classant les hommes par catégories (officiers en activité, non en activité, d'administration, de santé, du génie maritime, etc.) dans lesquelles sont synthétisés les résultats de ses recherches[672]. Dans toute la France, à peu près 400 officiers de marine sont mis en disponibilité à la suite d'enquêtes similaires à celle-ci[673].

Du point de vue du matériel, le port et l'arsenal tels que Missiessy les découvre alors, s'ils sont loin de l'état de délabrement du temps de la Révolution, présentent cependant divers problèmes. Le site est, en fait, assez représentatif des difficultés rencontrées par l'Empire : s'il a certes été remis en état (le magasin général, par exemple, partiellement

667 ABM C03/D15 – Brouillon de la notice…
668 ABM C03/D15 – Brouillon de la notice…
669 ABM C03/D15 – Brouillon de la notice…
670 LEVER Evelyne – *Louis XVIII*, Fayard, 1988, p.419
671 SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Lettre d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy à Arnail François de Jaucourt, 21 août 1815
672 SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Lettre d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy à Arnail François de Jaucourt, 21 août 1815
673 Jean Delmas et Philippe Masson, « La remise en ordre du royaume et le redressement maritime », dans DELMAS Jean (dir.) – *Histoire militaire de la France – Tome 2 : de 1715 à 1871*, Paris, PUF, 1992, p.400

incendié lors des événements de 1793, a été reconstruit entre 1803 et 1807), il n'a cependant pas été modernisé, faute de temps et aussi d'argent, les efforts financiers ayant plutôt bénéficié à Anvers qu'aux autres arsenaux, comme nous le savons bien[674]. Le contexte économique et militaire présenté par les premières années de la Restauration ne favorise pas, on s'en doute, le lancement de coûteux travaux, que ce soit à Toulon ou dans les autres ports de guerre du royaume. Pis que cela, les années qui suivent sont celles d'une remise en question puis d'une difficile convalescence pour la Marine Royale – comme cela a été le cas après la guerre de Sept ans, mais pour des raisons encore différentes.

Le vicomte du Bouchage, ministre de la Marine et des Colonies de septembre 1815 à juin 1817, donne le ton dès son entrée en fonctions. Il fait supprimer les équipages de haut-bord – créés sous l'Empire en 1808[675] – et réinstaure le recrutement des marins via le système des classes tel qu'il se pratiquait sous l'Ancien Régime[676] [677]. En faisant disparaître une organisation donnant aux matelots l'espoir d'une carrière pouvant les porter jusqu'au rang d'officier après être passés par les grades du matelotage et de la maistrance[678], le ministre s'inscrit dans une dynamique conservatrice. Il fait également fermer les écoles flottantes de Brest et Toulon instaurées par Napoléon, au profit d'un collège naval créé à Angoulême[679] : ville, cela peut surprendre, située à près de 100 kilomètres de la mer et à presque 150 du port de guerre le plus proche. Il est alors prévu d'embarquer régulièrement les élèves sur des corvettes d'instruction, mais il semble que cette pratique n'a jamais été mise en place de manière satisfaisante[680]. Le ministre met ainsi un terme à l'amarinage des élèves officiers, usage pourtant nécessaire à la formation de cadres compétents et à l'obtention duquel nous avons vu que plusieurs secrétaires d'Etat ont, sous l'Ancien Régime,

---

[674] Martine Acerra, « Les arsenaux de marine français. Première moitié du XIXe siècle », dans *Marine et technique au XIX° siècle*, actes du colloque international de Paris, Ecole militaire (10 – 12 juin 1987), Service historique de la Marine, Institut d'histoire des conflits contemporains, Paris, 1988, p.56

[675] « Equipage de Ligne », dans BONNEFOUX Pierre Marie Joseph, baron de et PARIS François Edmond, – *Dictionnaire de Marine à voiles*, éd. Du Layeur, 1999, p.297

[676] MASSON Philippe – *Histoire de la marine – Tome II : de la vapeur à l'atome*, Charles Lavauzelle, Paris, 1983, p.8

[677] Le système des classes consiste à ne recruter de marins qu'en période de guerre, en fonction de listes (les « listes de classes ») préalablement établies des populations littorales : cela signifie que ces hommes ne sont pas exercés à la guerre hauturière en temps de paix, qu'ils ne servent pas sur les bâtiments militaires et ont donc, pour la plupart d'entre eux, une complète ignorance du service au moment de leur enrôlement.

[678] « Equipage de Ligne », dans BONNEFOUX Pierre Marie Joseph, baron de et PARIS François Edmond, opus cité, 1999, p.297

[679] MASSON Philippe, opus cité, p.10

[680] TAILLEMITE Etienne – *L'histoire ignorée de la Marine française*, Perrin, 2003, p.308

consacré leur énergie. Ces réformes consistent donc en une régression indéniable dans l'organisation de la Marine, régression telle qu'elle revient à annuler les efforts réalisés non seulement par Decrès en son temps, mais aussi par plusieurs secrétaires d'Etat pendant les dernières décennies de l'Ancien Régime (Choiseul, Bourgeois de Boynes, Sartine, Castries…). A propos du vicomte, un ingénieur et ancien administrateur de la Marine Impériale, Jean Tupinier, élève de l'Ecole d'application des constructions navales dans les années 1790, à l'époque où Missiessy semble y avoir enseigné, déclare qu'il n'a *« pas connu d'homme à qui pût mieux s'appliquer le mot par lequel on caractérisait les vieux partisans de la royauté en disant qu'ils n'avaient rien appris ni rien oublié »*[681]. Si le propos est féroce, il n'en est pas moins exact que la politique de du Bouchage a initié un retour en arrière brutal.

Le 1er janvier 1816 est opérée, toujours par lui, une restauration de la vieille concurrence entre la plume et l'épée, celle-là même dont se sont plaint des générations d'officiers : les préfectures maritimes sont supprimées au profit d'une autorité duale dans les ports de guerre, avec la gestion administrative confiée à un *intendant de la marine* et le commandement militaire à un *commandant de la marine*[682]. Cette réforme n'a d'autre but que de marquer une rupture avec l'organisation administrative de l'Empire et est abandonnée en 1827, au profit d'une très exacte remise en place de l'institution des préfets maritimes[683].

Missiessy, dont les fonctions viennent donc de disparaître, obtient le poste de commandant de la marine à Toulon[684]. Le 3 mai de cette même année 1816, il est fait commandeur de l'ordre de Saint Louis[685].

Durant l'année 1815, nous savons qu'il a publié au moins deux travaux : *Vues sur la composition des forces navales de France* et *Vues sur le mode d'admission et d'instruction pour les jeunes gens qui se destinent au service de la marine*[686]. Le premier écrit dresse sans doute le nécessaire bilan du potentiel naval français après la saignée opérée par le traité de

---

[681] TAILLEMITE Etienne – *L'histoire ignorée de la Marine française*, Perrin, 2003, p.308

[682] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice…

[683] « Préfecture maritime », dans WILLAUMEZ Jean-Baptiste Philibert – Dictionnaire de marine, Harvard College Library, 1831, p.469

[684] ABM C00/D06 – Lettre de Louis XVIII à Edouard Thomas Burgues de Missiessy, 20 décembre 1815 ; ABM C03/D15 – Brouillon de la notice…

[685] ABM C00/D06 – Lettres de Commandeur de l'Ordre Royal et Militaire de Saint Louis. En raveur du Sieur de Burgues de Missiessy, 3 mai 1816

[686] « Missiéssy (Edouard-Thomas, comte de Burgues) », dans HENNEQUIN J.F.G. – *Biographie maritime ou notices historiques su la vie et les campagnes des marins célèbres français et étrangers – Tome Premier*, Paris, éd. Regnault, 1835, p.309

Paris. Si nous ignorons aussi le contenu du second, on suppose, s'il y donne des recommandations, qu'il ne s'y range pas aux vues du ministre : non seulement cela paraît peu vraisemblable de la part d'un marin expérimenté, mais nous verrons plus loin qu'il soutient la politique opposée lorsqu'il rédige en 1821 un *Examen d'un projét d'ordonnance sur les classes – Retablissement des équipages de haut bord, ou de ligne, et projet d'ordonnance sur ces équipages* dans lequel il propose des moyens de réformer la politique traditionnaliste encore en vigueur à cette date.

Parallèlement au déclin de sa Marine, et comme pour se couper totalement de la mer, la France renonce partiellement au commerce international en instaurant diverses prohibitions et, surtout, des droits de douane très élevés, mettant en place une politique économique reposant principalement sur les ressources de ses campagnes, politique qui ne doit guère connaître de changements jusqu'au Second Empire : ce choix est finalement le prolongement de ce qui a été imposé pendant des années par le blocus britannique[687]. Cette politique s'explique en partie par le fait que le pays est alors ruiné et exsangue, écrasé par les termes du traité de Paris, dont les clauses financières sont lourdes (700 millions de Francs d'indemnité de guerre doivent être versés aux nations alliées, plus 150 millions de Francs annuels en frais d'une occupation censée durer entre 3 et 5 ans[688], soit un total compris entre 1,15 et 1,450 milliard de Francs). Elle participe à remettre en cause le rôle et la place des forces navales.

Un autre élément joue un rôle important dans ce sens : il consiste à la fois dans les déboires de la Marine Impériale et dans l'évolution des cadres qui survient à partir de 1814. Les officiers de marine de Louis XVIII sortent largement décrédibilisés de la période de l'Empire, au même titre que l'arme dans laquelle ils servent. Demeurée dans l'ombre de la Grande Armée, vaincue, incapable de briser le blocus britannique et moins encore de contester l'autorité de la *Royal Navy* sur les mers, la Marine traverse une période à certains égards aussi troublée que celle dans laquelle elle s'est engagée au lendemain de la guerre de Sept Ans. Entré au service en mer au début d'une crise de grande ampleur, Missiessy quitte ce même service (il ne commande désormais plus, comme nous l'avons dit) au moment où une autre crise s'impose : c'est dire si les efforts réalisés par Louis XVI et ses secrétaires d'Etat successifs ont été balayés. La désaffection générale à l'endroit de la Marine est augmentée, à partir de 1814, par le retour massif des officiers du Grand Corps qui ont émigré

[687] DELMAS Jean (dir.) – *Histoire militaire de la France – Tome 2 : de 1715 à 1871*, Paris, PUF, 1992, p.400
[688] Ibidem, p.393

par le passé. Les « rentrés » sont mal perçus par leurs homologues : la cohabitation alors imposée entre les anciens sujets de l'Empereur (qui rechignent à voir ces nouveaux arrivants intégrer – et donc ralentir – un processus promotionnel déjà menacé par la fin de la guerre) et les hommes demeurés fidèles à la couronne des Bourbon (qui estiment naturellement être les seuls officiers légitimes dont dispose le Roi) nuit inévitablement à la cohésion du corps des[689]. Les seconds, malgré leur ardent désir de servir, contribuent à ternir l'image de la Marine, car la plupart d'entre eux n'ont pas commandé depuis des décennies : l'opinion publique ne voit volontiers en ces personnes que de hautains vieillards devenus incompétents à force d'inactivité[690]. Edmond Jurien de la Gravière résume ainsi leur cas :

> *... les brillants compagnons de d'Estaing et de Suffren, courbés en 1816 sous le poids des ans, ne pouvaient plus trouver une place convenable dans la Marine nouvelle.*[691]

Mais ces hommes sont aussi des sujets demeurés fidèles au Roi et c'est en cette qualité qu'ils sont récompensés, malgré leur âge, leur manque de pratique et les conséquences qu'engendre leur seule présence.

Le très célèbre échouage de la frégate la *Méduse* sur le banc d'Arguin le 16 juillet, puis le scandale que cet accident provoque, entraînent un changement radical de la politique royale vis-à-vis de ces hommes. L'apparente incompétence du commandant de la *Méduse*, Hugues Duroy de Chaumareys, un ancien officier du Grand Corps âgé de seulement 51 ans mais n'ayant plus commandé depuis 25 ans[692], son comportement au moment du naufrage (il abandonne son équipage et certains officiers subalternes sur le fameux radeau à la suite de circonstances peut-être indépendantes de sa volonté[693]) et, enfin, la polémique provoquée par ce drame décident le ministère à mettre un terme au favoritisme dont bénéficient les anciens émigrés. Le comte Molé, ministre de la Marine et des Colonies de septembre 1817 à décembre 1818, contraint en octobre 1817 près de 700 rentrés, dont 12 amiraux et 96 capitaines de vaisseaux, à prendre leur retraite, tandis que la plupart des officiers écartés

[689] MASSON Philippe – *Histoire de la marine – Tome II : de la vapeur à l'atome*, Charles Lavauzelle, Paris, 1983, p.10
[690] Ibidem, p.10
[691] Edmond Jurien de la Gravière, cité par MASSON Philippe, ibidem, p.10
[692] « Chaumareix ou Chaumarays (Jean-Hugues Duroi de) », dans TAILLEMITE Etienne – *Dictionnaire des marins français*, Editions Maritimes et d'Outre-Mer, 1982, p.64
[693] RANG Sander – *Voyage au Sénégal. Naufrage de « La Méduse »*, Paris, E.P.I. 1946, pp.40-42

après les Cent-Jours sont rappelés au service[694]. La royauté a partiellement compris qu'il lui faut passer outre les rancœurs et accepter de bénéficier des compétences léguées par le régime napoléonien : la prise de conscience est rapide en ce qui concerne le personnel, mais il faut attendre encore plusieurs années avant qu'elle ait également lieu au niveau de l'organisation générale de l'arme, encore soumise aux réformes conservatrices du vicomte du Bouchage. Cette transition entre l'ancienne et la nouvelle époque est illustrée par la correspondance de Joseph Marie Burgues de Missiessy, qui écrit au ministre à la fin du mois d'octobre pour lui demander de ne pas le comprendre dans *« une réduction dans les Contramiraux que l'on croit devoir peser essentiéllement sur les anciens officiers »*, arguant que la perte de ses appointements le condamnerait à la misère[695]. Les mises en retraite signifient, en effet, que les officiers concernés sont mis à demi-solde, ce qui provoque naturellement chez les « rentrés » le sentiment *« de* [l']*honneur froissé et* [celui] *de la misère qui menace »*[696]. Le temps de la Marine telle que conçue par ses membres avant la Révolution est cependant révolu : avec le redressement opéré par le comte Molé puis le baron Portal, les « rentrés » perdent, pour la plupart, définitivement le statut qu'ils ont attendu de retrouver pendant plus de 20 ans.

Joseph Marie Burgues de Missiessy n'échappe pas à la mise en retraite. Après bien des démarches et beaucoup de patience, il est certes fait contre-amiral par une ordonnance du 8 juillet 1816[697], mais ce n'est que d'une pension de capitaine de vaisseau qu'il bénéficie lorsqu'il quitte le service le 1er octobre 1817[698]. Les quinze années qui précèdent sa mort en 1832 consistent en de nombreuses démarches auprès du Roi et du ministère pour obtenir une pension de contre-amiral (jamais accordée), la grand-croix de l'Ordre de Saint-Louis (de même) et le grade de vice-amiral honoraire (accordé le 29 octobre 1826[699]). Cette fois encore, il ne bénéficie d'aucune faveur de la part de son frère cadet : celui-ci sollicité par Joseph Marie pour intercéder auprès du ministre, lui répond qu'il ne peut

[694] Jean Delmas et Philippe Masson, « La remise en ordre du royaume et le redressement maritime », dans DELMAS Jean (dir.) – *Histoire militaire de la France – Tome 2 : de 1715 à 1871*, Paris, PUF, 1992, p.401

[695] SHM CC/7/368 – Dossier personnel de Joseph Marie Burgues de Missiessy / Lettre de Joseph Marie Burgues de Missiessy au comte Molé, 21 octobre 1817

[696] SHM CC/7/368 – Dossier personnel de Joseph Marie Burgues de Missiessy / Lettre de Joseph Marie Burgues de Missiessy au comte Molé, 21 octobre 1817

[697] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Lettre du vicomte du Bouchage à Joseph Marie Burgues de Missiessy, 9 juillet 1816

[698] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Etat des services de Joseph Marie Burgues de Missiessy

[699] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Joseph Marie Burgues de Missiessy – Désignation des différents grades et des époques auxquelles ils ont été conférés.

se permettre de le faire mais *« qu'il* [le] *défendrait de tous les moyens auprès de Son Excellence si elle avoit la bonté de lui en parler »*[700]…

Le nouveau commandant de la marine à Toulon a en revanche continué à veiller sur son neveu Joseph, notamment durant la sélection effectuée au moment de la Terreur blanche. Joseph est pourtant demeuré fidèle au Roi durant les Cent-Jours. Il se trouve alors à la Martinique et commande depuis mai 1814 la corvette de 20 canons le *Vésuve*[701]. Il entre cependant dans un conflit violent avec le gouverneur de la colonie, le comte de Vaugirard. Ce dernier, inquiet du comportement de soldats de sa garnison, qu'il qualifie de séditieux et dont on peut deviner qu'ils s'agitent à la nouvelle du retour de Napoléon, ordonne à Joseph de les ramener en France. Lui refuse, arguant que ces hommes mettraient son navire en danger en risquant de *« compromettre par leur contact l'opinion des marins sous* [ses] *ordres »*[702]. S'étant en conséquence vu intimer l'ordre de quitter la colonie, il rentre en France. S'engage alors un ballet de lettres de sa part et de celle du comte, l'un pour justifier sa conduite, l'autre pour demander *« qu'un acte d'insubordination aussi prononcé et aussi connu soit puni »*[703]. Missiessy le prend comme aide de camp à Toulon[704] mais, apparemment soupçonné de sympathies bonapartistes, Joseph est radié de la liste des officiers à la fin de l'année. Il doit aux manifestations de soutien de ses subordonnés[705] et de son oncle[706] d'être réintégré[707]. Cependant mis prématurément en retraite en octobre 1818 (il n'a alors que 40 ans)[708], il bénéficie à nouveau du soutien de son protecteur lorsque, considérant que « [sa] *retraite n'était pas incompatible avec un service dans les ports* », il demande à être nommé

[700] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Lettre de Joseph Marie Burgues de Missiessy au comte de Chabrol, ministre de la Marine et des Colonies, 24 novembre 1824

[701] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Lettre de Pierre Victor Malouet, ministre de la Marine et des Colonies, à Joseph Burgues de Missiessy, 27 mai 1814

[702] SHM CC/7/368 – Dossier personnel de Joseph Burgues de Missiessy / Copie d'une lettre de Joseph Burgues de Missiessy à François Jaucourt, ministre de la Marine et des Colonies, 18 juillet 1815

[703] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Extrait d'un rapport adressé par M. le comte de Vaugirard au comte de Molé, ministre de la Marine et des Colonies, 14 septembre 1815

[704] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Enregistrement d'un ordre écrit d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy, 25 octobre 1815

[705] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Lettre des officiers du *Vésuve* au vicomte du Bouchage, ministre de la Marine et des Colonies, 30 décembre 1815

[706] SHM CC/7/368 – Dossier personnel d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy / Lettre d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy au vicomte du Bouchage, 25 décembre 1815

[707] SHM CC/7/368 – Dossier personnel de Joseph Burgues de Missiessy / Lettre de Joseph Burgues de Missiessy au vicomte du Bouchage, ministre de la Marine et des Colonies, 13 juillet 1816

[708] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Lettre du comte Molé, ministre de la Marine et des Colonies, 28 octobre 1817

au poste de *« Commandant en second de la compagnie des Elèves de Toulon »*[709] : un type de fonction qu'il a déjà occupé, puisqu'il a été *« adjudant de la compagnie des Gardes de la Marine »* en Espagne en 1804[710]. Par la suite, nous le retrouvons attaché au Dépôt des Cartes et Plans de la Marine[711], celui-là dans lequel l'a précédé Missiessy aux alentours 1796. On croit pouvoir deviner ici encore la bienveillance de l'oncle envers le neveu.

Les dernières années de service : le renouveau de la Marine

La nouvelle Marine Royale est décrédibilisée et lentement asphyxiée par des crédits insuffisants : la politique économique de la Restauration étant, comme on l'a dit, essentiellement terrienne et rurale, on débat même de l'éventualité de supprimer une arme coûteuse que certains veulent croire superflue[712]. Ainsi, à Toulon, aucun projet de développement de l'arsenal, pourtant enserré dans son enceinte traditionnelle devenue trop étroite depuis des années, n'est lancé entre 1815 et 1820[713]. Le sentiment qu'inspire alors, tant à l'opinion publique qu'aux élites politiques et économiques, la mer et les activités qui y sont liées, semble parfaitement résumée par ces lignes écrites par Alexis de Tocqueville moins de trois décennies plus tard, en 1845 :

> *La France, par sa position géographique, son étendue, sa fertilité, a toujours été appelée au premier rang des pouvoirs continentaux. C'est la terre qui est le théâtre naturel de sa puissance et de sa gloire. Le commerce maritime n'est qu'un appendice de son existence ; la mer n'a jamais excité chez nous et n'excitera jamais ces sympathies nationales, cette espèce de respect filial qu'ont pour elle les peuples navigateurs et commerçants. Jamais des entreprises maritimes n'attireront chez nous les regards et n'appelleront la richesse et le talent à leur aide. En général, on ne verra s'y engager que*

[709] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Lettre de Joseph Burgues de Missiessy au comte Molé, 14 avril 1818
[710] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Etat de service de M. Joseph Marie Burgues Missiessy, officier de la Marine Espagnole, né à Toulon le 28 février 1778
[711] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Etat des services de M[r] Burgues de Missiessy (Joseph), d'après des pièces déposées au Bureau du Personnel et des Colonies
[712] MASSON Philippe – *Histoire de la marine – Tome II : de la vapeur à l'atome*, Charles Lavauzelle, Paris, 1983, p.16
[713] Martine Acerra, « Les arsenaux de marine français. Première moitié du XIXe siècle », dans *Marine et technique au XIX° siècle*, actes du colloque international de Paris, Ecole militaire (10 – 12 juin 1987), Service historique de la Marine, Institut d'histoire des conflits contemporains, Paris, 1988, p.56

les hommes auxquels la médiocrité de leurs talents, le délabrement de leur fortune ou les souvenirs d'une vie antérieure interdisent l'espérance d'un bel avenir dans leur patrie.[714]

C'est à partir de 1818, avec le ministère du baron Portal, qu'est engagée une politique de redressement de la Marine d'une ambition comparable à celles que réalisèrent en leur temps Choiseul, Castries ou Decrès. Ce travail se fait en parallèle à celui effectué par le maréchal Gouvion Saint-Cyr, ministre de la Guerre depuis septembre 1817, qui œuvre au relèvement de l'armée et à sa complète réorganisation[715]. Ces projets sont notamment possibles car la Chambre introuvable a été dissoute par le Roi le 5 septembre 1816. Cela met un terme à l'opposition systématique des ultras aux tentatives de réforme budgétaire et permet de commencer le règlement de la dette de l'Empire et celui des indemnités de guerre, grâce à quoi la France obtient notamment la fin de son occupation militaire par les Alliés[716].

La question vitale est celle du budget : Molé s'y attèle durant l'année que dure son ministère (septembre 1817 – décembre 1818) et le baron Pierre Barthélémy Portal d'Albarèdes (décembre 1818 – décembre 1821) prolonge l'effort. En tant qu'ancien armateur et ancien négociant bordelais[717], il porte un regard lucide sur les possibilités maritimes de la France et sur la nécessité qu'il y a à ne pas laisser dépérir la Marine. Le budget est, en 1818, de 45 millions de Francs[718] : Portal, en démontrant que ces crédits ne permettent pas d'entretenir la flotte et que cela revient à la condamner à moyen terme, demande et obtient une augmentation de 20 millions de Francs, soutenant qu'il *« faut abandonner l'institution pour épargner la dépense ou augmenter la dépense pour maintenir l'institution »*[719]. Cette augmentation budgétaire de près d'un tiers permet, dans certaines limites, de moderniser les arsenaux. A Toulon, on construit des hangars sur les plages voisines de l'arsenal traditionnel ; à Brest, on creuse de nouveaux bassins, etc. : l'activité est relancée[720].

---

[714] TOCQUEVILLE Alexis de – *Sur l'esclavage*, Paris, Actes Sud, 2008, pp.21-21

[715] Jean Delmas et Philippe Masson, « La remise en ordre du royaume et le redressement maritime », dans DELMAS Jean (dir.) – *Histoire militaire de la France – Tome 2 : de 1715 à 1871*, Paris, PUF, 1992, p.399

[716] Ibidem, p.398

[717] Ibidem, p.401

[718] TAILLEMITE Etienne – *L'histoire ignorée de la Marine française*, Perrin, 2003, p.310

[719] MASSON Philippe – *Histoire de la marine – Tome II : de la vapeur à l'atome*, Charles Lavauzelle, Paris, 1983, p.18

[720] Martine Acerra, « Les arsenaux de marine français. Première moitié du XIXe siècle », dans *Marine et technique au XIX° siècle*, actes du colloque international de Paris, Ecole militaire (10 – 12 juin 1987), Service historique de la Marine, Institut d'histoire des conflits contemporains, Paris, 1988, p.57

Sur la période durant laquelle il occupe les fonctions de commandant de la marine à Toulon, Missiessy *« sentit la necessité de mettre à profit ce temps de paix, pour porter son attention sur les moyens de réparer les plaies de notre marine si longtems negligée pendant notre desastreuse revolution. Toutes les améliorations qui pouvaient lui rendre son ancien eclat devinrent l'objet de ses meditations ; il se fit un devoir d'en offrir le fruit et celui de sa longue experience, en proposant successivement au gouvernement tous les changemens qui pouvoient tendre au perfectionnement des institutions navales »*[721]. La partie connue du travail qu'il effectue entre 1819 et 1823 est référencée ci-après, en vertu des documents conservés par le Service Historique de la Marine.

Figure 24 – Résumé des écrits de Missiessy entre 1819 et 1823[722]

Date	Type	Titre ou résumé
22 novembre 1819	Confidentiel au ministre	*Nouveaux developpemens sur les moyens de faire prospérer la marine en france*
30 juin 1820 6 et 11 septembre 1820	Ports	*Envoi des diverses parties du travail relatif à la revision des ordonnances*
12 septembre 1820	Fonds	*Mémoire sur les Moyens de faire prosperer la marine tant sur le materiel que sur le personnel*
31 janvier 1821	Confidentiel au ministre	*Examen d'un projét d'ordonnance sur les classes. Retablissement des équipages de haut bord, ou de ligne, et projet d'ordonnance sur ces équipages*
1er février 1821 2 janvier 1822 4 avril 1822	Ports	- *Envoi d'un rapport demandé sur les diverses questions relatives à l'installation des batimens du Roy* - *Propositions de drésser pour chaque espece de batimens, des plans de mature, gréément, voilure, installation, arrimages et inspéctions annuèlles* - *Proposition pour procéder sur des batimens à l'ancre et sous voile à l'examen pratique éxigé des navigateurs qui se présentent peut être admis aux grades de capitaines au long cours et maîtres au petit cabotage*
20 septembre 1821	Fonds	*Observations sur le service général de la marine : propositions diverses pour son amélioration, tant au matériel qu'au personnel*

[721] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice...

[722] SHM CC/7/368 – Dossier personnel d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy / Notice sommaire…

31 octobre 1821	Ports	*Propositions de mettre du biscuit, de la farine et des légumes dans des caisses pour faire un essai*
12 janvier 1822	Ports	*Possibilité de faire porter du 24 au lieu du 18 aux frégates comme la Médée : observations sur les frégates de 24 de grandes dimensions*
6 février 1822	Ports	*Médée : observations sur les frégates de 24 de grandes dimensions*
22 mai 1822	Ports	*Modifications proposées dans les plans de construction des batimens de differends rangs*
4 juin 1822	Bureau du ministre	*Propositions et observations sur l'organisation de la marine : force navale à entretenir, officiers, éléves, inspéctions génerales, escadres d'evolution*
26 septembre 1822	Ports	*Envoi du rapport de la Commission du port de toulon sur les propositions de M. Tupinier relatives aux dimensions des vaisseaux*
9 décembre 1822	Ports	*Propositions d'augmenter le nombre des officiers de la diréction des constructions en leur enjoignant des officiers de vaisseau*
26 mai 1823	Ports	- *Propositions pour la construction d'un vaisseau de 80 canons et d'une frégate de 56* - *Inspéctions de l'armement de la frégate la Marie Thérése : observations sur ce sistéme de construction*

Aux travaux mentionnés ci-dessus, dont les références et descriptions sont présentes dans son dossier militaire, il faut ajouter plusieurs autres écrits qui n'y sont pas mentionnés et dont nous ignorons la teneur :

- 1818 : *Projet de loi sur le recrutement de l'armée de mer*,
- 1819 : *Mémoire sur les moyens d'assurer à la France une armée navale capable de lutter contre la plus forte puissance maritime*,
- 1821 : *Observations sur le service général de la marine ; propositions pour son amélioration, tant au matériel qu'au personnel*,
- 1822 : *Propositions et observations sur l'organisation de la marine, Force navale à entretenir, Officiers, élèves, inspections générales, Escadre d'évolutions*.[723]

[723] « Missiéssy (Edouard-Thomas, comte de Burgues) », dans HENNEQUIN J.F.G. – *Biographie maritime ou notices historiques su la vie et les campagnes des marins célèbres français et étrangers – Tome Premier*, Paris, éd. Regnault, 1835, p.309

En écartant les rapports purement techniques sur l'armement et l'amélioration des bâtiments, on remarque plusieurs travaux en particulier. C'est durant le ministériat de Portal que Missiessy travaille sur des projets de réforme : deux d'entre eux lui ont été commandés, à titre confidentiel, par le ministre. Le fait qu'il soit par trois fois question de *« la revision des ordonnances »* ou bien *« de faire prosperer la marine »* montre qu'il partage les aspirations réformatrices de Portal. Il est également question, dans le travail remis le 31 janvier 1821, du rétablissement des équipages de haut-bord : on se souvient que ceux-ci ont été supprimés en 1815 par le vicomte du Bouchage. Ils sont rétablis en 1822, à quelques modifications près, sous le nom d'équipages de ligne[724] : Missiessy, qui a désiré ce retour, demeure par la suite leur défenseur ardent[725]. Le 4 juin 1822, il propose également la mise en place d'escadres d'évolution : il est favorable à ce que l'on prenne de nouveau la peine d'amariner les aspirants officiers, ce qui est effectivement fait à partir de 1824[726]. Pendant 10 ans, les élèves officiers de la Marine Royale n'ont disposé que de moyens très limités pour apprendre leur futur métier de façon pratique, ce qui n'est pas sans rappeler les lacunes donc a souffert l'éducation des gardes-marine jusqu'au secrétariat d'Etat d'Antoine de Sartine, cinquante ans plus tôt.

En 1830, le collège d'Angoulême est fermé et remplacé, le 1er novembre, par le vaisseau l'*Orion*, lequel, après avoir été un navire d'instruction depuis 1827, accueille ainsi la toute jeune Ecole navale, désormais embarquée en permanence[727]. Les élèves officiers sont amarinés durant toute la durée de leur formation et leur admission ne dépend plus de la grâce du Roi mais se fait par voie de concours, ce qui implique qu'ils doivent déjà disposer des connaissances générales élémentaires avant de commencer leur instruction : Missiessy a été l'un des porte-bannières de cette réforme[728]. La naissance le cède donc désormais au mérite. Si le nouveau système de recrutement supprime la sélection par le sang, il en impose certes une autre : Missiessy explique que *« tout sujet peut prétendre à être reçu dans la marine s'il a une éducation soignée, une instruction spéciale et une fortune suffisante pour se procurer*

[724] « Equipage de Ligne », dans BONNEFOUX Pierre Marie Joseph, baron de et PARIS François Edmond, – *Dictionnaire de Marine à voiles*, éd. Du Layeur, 1999, p.297

[725] ABM C03/D15 – Rapport du le mode d'admission à adopter pour la Marine, 29 novembre 1824 ; ABM C03/D15 – Brouillon d'une lettre d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy au comte de Crouzol, ministre de la Marine et des Colonies, 19 décembre 1824

[726] MASSON Philippe – *Histoire de la marine – Tome II : de la vapeur à l'atome*, Charles Lavauzelle, Paris, 1983, p.30

[727] TAILLEMITE Etienne – *L'histoire ignorée de la Marine française*, Perrin, 2003, p.309

[728] Ibidem, p.309

les instruments, les cartes et les ouvrages nécessaires à cette carrière »[729]. Noblesse et bourgeoisie, qui partagent alors l'éducation et la fortune, se partagent donc les carrières : on est dans l'air du temps.

On trouve également, dans les archives privées de la famille, un *« Mémoire sur la Marine Royale de la France en 1822 »* non mentionné dans les états de service de Missiessy : cela s'explique peut-être par le fait qu'il ne s'agit que d'un livret de quelques pages dans lequel le vice-amiral, s'il manifeste naturellement le désir de voir la Marine Royale sortir de son *« état de langueur et de décadence »* et retrouver sa force passée, préconise en revanche que cela soit fait en fonction d'objectifs similaires à ceux avancés par le baron Portal, notamment la protection du commerce avec les colonies[730].

Missiessy est donc non seulement favorable aux politiques menées par Molé puis Portal, mais il y prend aussi une grande part : de cet administrateur actif, qui a toute sa vie montré une forte volonté d'améliorer le service de son arme, on ose ainsi dire qu'il fait partie des derniers grands réformateurs de la marine à voile en France.

Figure 25 – Pierre Barthélémy Portal



Le baron Portal, ministre de la Marine et des Colonies. Reproduit par MASSON Philippe – *Histoire de la marine – Tome II : de la vapeur à l'atome*, Charles Lavauzelle, Paris, 1983, p.19.

Photo F. Mira Marques. Reproduit avec l'autorisation de la Bibliothèque Municipale à Vocation Régionale de Nice.

[729] ABM C03/D15 – Rapport sur le mode d'admission à adopter pour la Marine, 29 novembre 1824 ; Déclaration faite par Edouard Thomas Burgues de Missiessy devant le Conseil d'Amirauté, 7 décembre 1824, dans TAILLEMITE Etienne, ibidem, p.309

[730] ABM C00/D15 – Mémoire sur la Marine Royale de France en 1822

Hormis ce que nous apprennent ces quelques rapports de travail, on sait peu de choses de la vie de Missiessy durant cette période, sinon qu'un décret du mois d'août 1820 le fait grand-croix de Saint Louis[731]. Quelques traces demeurent concernant des demandes de congé déposées auprès du ministère pour se rendre à Paris : en réponse à l'une de celles-ci, en date du 27 novembre 1822[732], le marquis de Clermont-Tonnerre (décembre 1821 – août 1824) lui rétorque qu'il serait à l'avantage des affaires de l'Etat qu'il veuille bien différer son départ[733]. La France s'apprête alors à intervenir militairement en Espagne et l'escadre de Toulon est mobilisée. Cette *« guerre d'Espagne »*[734] est appelée de ses vœux par le Roi Ferdinand VII. Remonté sur le trône de ses ancêtres en 1814 après l'avoir brièvement occupé en 1808, le Très Catholique s'est, par une politique réactionnaire et absolutiste (rétablissement de l'Inquisition, mise en procès des chefs libéraux, rejet de la constitution de 1812, etc.), aliéné l'opinion publique : en 1820, une révolution lui réimpose la constitution de 1812 et met en place une monarchie constitutionnelle[735]. Fin 1821, le Roi, appelant la Sainte Alliance et la France à son aide, obtient le soutien de cette dernière à la condition de ne pas tenter de rétablir l'absolutisme, Louis XVIII craignant la contagion révolutionnaire[736]. Après avoir massé des troupes à ses frontières en 1822, la France intervient officiellement le 27 janvier 1823 : les hostilités prennent fin le 30 septembre sur une victoire du parti de Ferdinand VII[737]. La Marine n'a pas joué de rôle majeur durant cette courte guerre, puisque les bâtiments partis de Toulon ont eu pour principale activité de pourchasser des corsaires espagnols le long des côtes françaises et dans les parages de la Corse[738], mais Missiessy reçoit en février 1823 les félicitations de Louis XVIII qui, dès le début du conflit, s'est montré *« très satisfait »* du zèle dont il fait preuve pour diriger *« l'execution des nouveaux armements ordonnés à Toulon »*[739]. Profitant de l'estime témoignée par le Roi, le vice-amiral

[731] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Lettre d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy au baron Portal, 1er septembre 1820

[732] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Lettre d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy au marquis de Clermont-Tonnerre, ministre de la Marine et des Colonies, 27 novembre 1822

[733] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice... ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Lettre d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy au marquis de Clermont-Tonnerre, 13 décembre 1822 ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Dépêche télégraphique adressée par Edouard Thomas Burgues de Missiessy au ministère de la Marine et des Colonies, 13 décembre 1821

[734] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice...

[735] PEREZ Joseph – *Histoire de l'Espagne*, Fayard, 1996, p.517

[736] Ibidem, p.524

[737] Ibidem, p.526-527

[738] ABM C00/D06 – Extrait d'une dépêche écrite par Son Excellence le Ministre de la Marine et des Colonies à M. le Commandant de la marine à Toulon, 10 février 1824

[739] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Lettre du marquis de Clermont-Tonnerre à Edouard Thomas Burgues de Missiessy, 20 février 1823

propose, début 1824, que soit recréé le grade d'amiral, *« ce moyen d'émulation et d'encouragement dont la révolution a désherité* [la Marine] », ajoutant naturellement que *« si une marque aussi honorable et aussi flatteuse des bontés de Votre Majesté, devoit rejaillir sur moi, elle ne saurait ajouter au dévouement sans bornes, au zèle pour Son service, dont j'appele de tous mes vœux l'occasion de lui offrir de nouvelles preuves »*[740]. Cette démarche s'intègre dans une série d'autres, similaires, effectuées par Missiessy dans le même but[741]. Si sa requête est courtoisement repoussée par le Roi[742], un autre honneur lui est, en revanche, bientôt fait, puisqu'il qui est appelé en 1824 à Paris pour y exercer de nouvelles fonctions.

Cette même année 1824 est celle durant laquelle la Marine voit la création, par une ordonnance du 11 août, d'un Conseil d'Amirauté[743] sur l'initiative du nouveau ministre de la Marine, le comte de Crouzol (août 1824 – mars 1828). Cette assemblée n'a pas les prérogatives militaires dont dispose son homologue anglaise : tout au plus trouve-t-on défini qu'elle *« peut faire du bien en signalant les vices des institutions de la Marine Royale »*[744]. Elle reprend, dans les grandes lignes, les prérogatives du Conseil de la marine tel que recréé en 1806 par Napoléon[745]. Elle se préoccupe des questions liées à la gestion de l'arme et fait office, en cela, d'organe assistant le ministre de la Marine et des Colonies : c'est d'ailleurs celui-ci qui en est le président[746]. Cette création est peut-être le meilleur moyen de donner de la constance à la politique maritime du royaume et d'éviter que l'instabilité ministérielle constatée depuis 1814 (8 ministres en 10 ans, sans tenir compte de la parenthèse des Cent-Jours) nuise aux velléités de réforme. Le ministre-président est assisté par un vice-président, poste auquel est nommé Missiessy début août[747] (à partir de 1830, avec la réapparition du grade d'amiral finalement rétabli, cette fonction ne peut plus être confiée à un vice-

[740] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Lettre d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy à Louis VIII, 13 mai 1824

[741] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Lettre d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy au marquis de Clermon-Tonnerre, 29 avril 1824 ; SHM CC/7/368 – Note du secrétariat de la Maison du Roi transmise au marquis de Clermont-Tonnerre et stipulant qu'Edouard Thomas Burgues de Missiessy sollicite le grade d'amiral, 28 mai 1824

[742] ABM C00/D06 – Dossier personnel… / Lettre du marquis de Clermont-Tonnerre à Edouard Thomas Burgues de Missiessy, 5 juin 1824

[743] « Amirauté », dans BONNEFOUX Pierre Marie Joseph, baron de et PARIS François Edmond, – *Dictionnaire de Marine à voiles*, éd. Du Layeur, 1999, p.31

[744] « Amirauté », dans WILLAUMEZ Jean-Baptiste Philibert – *Dictionnaire de marine*, Harvard College Library, 1831, p.22

[745] Voir p.96

[746] « Amirauté », dans WILLAUMEZ Jean-Baptiste Philibert, opus cité, p.22

[747] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Lettre d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy au comte de Crouzol, 12 août 1824

amiral[748]). Le nouveau vice-président quitte Toulon à destination de Paris le 18 septembre suivant[749] : il a alors 68 ans.

Ce départ occasionne des frais qui nous permettent de recueillir, grâce à une lettre écrite par le ministre au début de l'année 1826, quelques informations sur sa fortune.

> *Son traitement et ses frais de représentation réunis s'élevaient à 30 000 francs, il avait en outre la jouissance d'un hôtel et tous les avantages accessoires d'un logement.*
>
> […]
>
> *Ses émoluments à Paris sont égaux à ceux qu'il touchait à Toulon ; mais son déplacement, qu'il n'avait point sollicité, lui a occasionné des frais de translation et d'installation qui l'ont obligé à des dépenses considérables, que l'on ne peut évaluer à moins de douze mille Francs.*
>
> *Il me semblerait de toute justice de lui accorder un dédommagement équivalent et j'ai l'honneur d'en soumettre la proposition à Votre Majesté.*[750]

Louis XVIII étant décédé le 16 septembre, c'est son frère cadet et successeur, le comte d'Artois devenu Charles X, qui accède à la demande du ministre[751].

C'est à cette même époque que l'Etat commence à montrer un intérêt sérieux pour la modernisation de ses bâtiments et de ses infrastructures navales – ce n'est pas un hasard si le Conseil est créé cette année-là. Le retard technologique de la France est alors colossal : qu'il suffise, pour s'en rendre compte, de savoir que l'intégralité de la navigation du pays se fait encore à la voile, alors que les premiers bateaux à vapeur apparaissent aux Etats-Unis dès 1801. C'est donc avec justesse que Jean Tupinier évalue ce retard à près d'un quart de siècle lorsqu'il dit que *« l'arsenal de Brest, en 1822, différait encore très peu de ce qu'il était en 1803 avant mon départ pour Boulogne »*[752]. La prise de conscience de ce retard décide la couronne à envoyer un certain nombre d'officiers et d'ingénieurs en Angleterre et outre-

---

[748] « Amirauté », dans WILLAUMEZ Jean-Baptiste Philibert – *Dictionnaire de marine*, Harvard College Library, 1831, p.22

[749] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Dépêche télégraphique de Toulon adressée au comte de Crouzol, 18 septembre 1824

[750] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Lettre du comte de Crouzol à Charles X, 8 février 1826

[751] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Note confirmant l'approbation du Roi, faite au bas de la lettre du 8 février 1826

[752] Jean Tupinier, cité par Etienne Taillemite, dans « Arsenaux de la Marine », dans TULARD Jean (dir.) – *Dictionnaire Napoléon*, Fayard, 1987, p.127

Atlantique pour y étudier les machines existantes[753]. Les premières décisions ministérielles intégrant la nouvelle technologie à la construction navale sont prises en 1828 : les premières réalisations pratiques bénéficient à tous les arsenaux du royaume, mais tout cela se fait dans la limite de budgets encore bien faibles[754].

Il n'a été conservé que des traces éparses des activités de Missiessy durant le temps qu'il occupe les fonctions de vice-président du Conseil d'Amirauté : on ignore dans quelle part il contribue au passage de la marine à voile à la marine à vapeur. Nous savons qu'il publie, courant 1827, un nouvel ouvrage relatif à la tactique navale et aux signaux de jour et de nuit[755] : un thème sur lequel on se souvient qu'il a déjà travaillé par le passé lorsqu'il a publié en 1786 son *Traité sur les signaux de l'armée navale* puis qu'il a, en 1798, été chargé d'établir un code national de signaux de côte. Parmi les travaux ayant occupé le président du Conseil d'Amirauté, en trouve notamment un *Apercu sur le Système de la Marine Française en 1825* dans lequel il expose ses vues sur l'organisation générale de l'institution (rôles du Ministre et du Conseil, organisation du commandement dans les ports)[756]. En 1829, il publie également un *Aperçu sur le matériel et le personnel de la marine*, à propos duquel nous ne savons rien[757].

Le 3 juin 1827, il a été fait chevalier-commandeur de l'ordre du Saint-Esprit[758]. Cette même année, il gère la succession de son neveu Joseph, décédé le 5 mai, au nom de sa veuve, Anne Marie Emma Dupont et de ses deux enfants, mineurs[759].

Ce que nous apprennent les archives à partir de 1827 se résume à très peu de choses. Au moment des événements de juillet 1830, Missiessy se voit adresser par le ministère une demande de prestation de serment d'obéissance au nouveau souverain : le 27 août, il écrit au ministre de la Marine et des Colonies, le comte de La Porta (août – novembre

[753] TAILLEMITE Etienne – *L'histoire ignorée de la Marine française*, Perrin, 2003, p.312

[754] Martine Acerra, « Les arsenaux de marine français. Première moitié du XIXe siècle », dans *Marine et technique au XIX° siècle*, actes du colloque international de Paris, Ecole militaire (10 – 12 juin 1987), Service historique de la Marine, Institut d'histoire des conflits contemporains, Paris, 1988, pp.57-58

[755] ABM C00/D06 – Lettre du comte de Crouzol à Edouard Thomas Burgues de Missiessy, 13 décembre 1827

[756] ABM C00/D15 – Apercu sur le Système de la Marine Française en 1825

[757] « Missiéssy (Edouard-Thomas, comte de Burgues) », dans HENNEQUIN J.F.G. – *Biographie maritime ou notices historiques su la vie et les campagnes des marins célèbres français et étrangers – Tome Premier*, Paris, éd. Regnault, 1835, p.309

[758] ABM C00/D06 – Lettre du comte de Villèle à Edouard Thomas Burgues de Missiessy, 3 juin 1827 ; ABM C00/D06 – Extrait de l'ordonnance royale, 3 juin 1827

[759] AN LH/395/22 – Grande Chancellerie de l'Ordre Royale de la Légion d'Honneur : avis de décès de Joseph [Marie] Burgues de Missiessy

1830), une lettre dans laquelle il *« jure fidélité au Roi des français, obeissance à la charte Constitutionnelle et aux lois du Royaume »*[760]. Ce courrier est expédié depuis Toulon : il est donc possible que le vice-amiral ait quitté, à cette date, ses fonctions au sein du Conseil d'Amirauté, ou bien que les événements révolutionnaires l'aient amené à s'éloigner de Paris pour une courte durée. Nous ne savons, en fait, plus rien de sa carrière durant ses dernières années de service.

Par une ordonnance du 23 avril 1832 prenant effet le 1er mai suivant, il est admis à la retraite et se voit accorder une pension de 7 200 Francs[761] : il vient d'avoir 76 ans. La retraite de vice-amiral s'élève normalement à 4 000 Francs, plus 100 Francs d'accroissement pour chaque année supplémentaire effectuée au-delà d'un total de 25 ans de service actif, avec un plafond de 6 000 Francs ; de plus, les années de service en mer effectuées en temps de guerre sont comptées doubles, tandis que celles effectuées en mer en temps de paix comptent pour une fois et demie leur durée[762]. Ainsi, la durée totale des services effectifs de Missiessy est, à la fin de sa carrière, de 62 ans et 17 jours, mais la durée prise en compte dans le calcul du montant de sa pension de retraite est de 78 ans, 3 mois et 12 jours, qui lui donnent amplement droit au plafond de 6 000 Francs[763]. L'article 11 de la loi sur les pensions de l'armée de mer du 18 avril 1831 stipule que *« la pension de retraite de tout officier, sous-officier, quartier-maître et caporal, ayant douze ans accomplis d'activité dans son grade, est augmentée du cinquième »*[764], soit pour Missiessy, qui est vice-amiral depuis 1809, une augmentation de 1 200 Francs, ce qui lui donne effectivement droit à une retraite de 7 200 Francs, tel que stipulé dans l'ordonnance du 23 avril. Il faut, à cette somme, ajouter ses appointements de grand-croix de la Légion d'honneur : 5 000 Francs par an[765].

---

[760] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Lettre d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy au comte de La Porta, 27 août 1830

[761] ABM C00/D06 – Lettre du comte de Rigny, ministre de la Marine et des Colonies, à Edouard Thomas Burgues de Missiessy, 10 septembre 1832 ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Ordonnance du 28 août 1832 fixant le montant de la pension de retraite d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy

[762] « 18 avril 1831 – Loi sur les pensions de l'armée de mer, tarif des pensions », dans *Collection complète des Lois, Décrets, Ordonnances, Réglemens, et Avis du Conseil d'Etat (de 1788 à 1830 inclusivement, par ordre chronologique) – Tome Trente-Unième*, Paris, Chez A. Guyot et Scribe, Libraires-Editeurs, 1838, p.292

[763] SHM CC/7/368 – Dossier personnel… / Ordonnance du 28 août 1832 fixant le montant de la pension de retraite d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy

[764] « 18 avril 1831 – Loi sur les pensions de l'armée de mer, article 11 », dans *Collection complète des Lois, Décrets, Ordonnances, Réglemens, et Avis du Conseil d'Etat (de 1788 à 1830 inclusivement, par ordre chronologique) – Tome Trente-Unième*, Paris, Chez A. Guyot et Scribe, Libraires-Editeurs, 1838, p.289

[765] AN LH/395/19 – Avis de décès de M. le Comte de Burgues-Missiessy, Edouard Thomas

Missiessy meurt à Toulon le 24 mars 1837, peu avant ses 81 ans, à la suite d'une *« maladie courte, mais aigüe »*[766]. En 1841, son nom fait partie des 244 nouvellement gravés sur l'Arc de Triomphe en supplément des 384 déjà inscrits en 1836[767] : il se trouve en 11e position de la colonne 01 du pilier Nord.

Les documents relatifs à sa mort nous apprennent que son épouse est décédée avant lui à une date indéterminée et qu'il a deux filles, ses héritières[768]. Laure Nathalie Burgues de Missiessy est l'épouse d'Auguste Charles Félix Tissot de Mérona et vit à Toulon ; Joséphine Marie Henriette Burgues de Missiessy est celle d'Antoine Just Alphonse La Rivoire, comte de la Tourrette, et vit en Ardèche[769]. On ignore tout à fait quels sont les niveaux de fortune des deux époux, de même qu'on ignore la consistance de l'héritage de Missiessy. Il nous semble en revanche intéressant de constater que, après les efforts consacrés par plusieurs générations de Missiessy pour s'intégrer au Grand Corps puis s'y enraciner via les alliances matrimoniales, au moins une fille du membre de la famille ayant connu le parcours le plus remarquable quitte le milieu de la noblesse « maritime » pour intégrer celui de la noblesse « terrienne » : un changement qui, peut-être, témoigne à lui seul de la désaffection dont est victime la Marine dans les premières décennies du XIXème Siècle.

En vertu de l'article 21 de la loi précitée du 11 avril 1831, les enfants du défunt, étant majeurs, ne peuvent avoir aucune prétention sur une quelconque part de la pension de retraite versée à leur père[770]. En revanche, les héritières ont droit à la part du traitement que la chancellerie de la Légion d'honneur lui devait, à savoir 5 000 Francs pour l'année 1836 et 1 166,65 Francs pour la période allant du 1er janvier au 24 mars 1837, soit un total de 6 166, 65 Francs[771]. Dans une lettre écrite en 1850 au grand chancelier de la Légion d'honneur pour demander le versement d'un arriéré, Laure Nathalie rapporte que son père n'aurait *« pas laissé une grande fortune à sa fille »*, mais cette lettre ayant pour objet une demande d'argent, on peut considérer l'affirmation avec prudence[772].

---

[766] *Annales Maritimes de 1837* (extrait) – *Notice nécrologique sur M. le comte de Burgues-Missiessy, vice-amiral*, 1837, pp.10-11

[767] DIVRY Arnauld – *Les noms gravés sur l'Arc de Triomphe*, SPM, Paris, p.144

[768] AN LH/395/19 – Avis de décès de M. le Comte de Burgues-Missiessy, Edouard Thomas

[769] AN LH/395/19 – Avis de décès de M. le Comte de Burgues-Missiessy, Edouard Thomas

[770] « 18 avril 1831 – Loi sur les pensions de l'armée de mer, article 11 », dans *Collection complète des Lois, Décrets, Ordonnances, Réglemens, et Avis du Conseil d'Etat (de 1788 à 1830 inclusivement, par ordre chronologique) – Tome Trente-Unième*, Paris, Chez A. Guyot et Scribe, Libraires-Editeurs, 1838, p.290

[771] AN LH/395/19 – Avis de décès de M. le Comte de Burgues-Missiessy, Edouard Thomas

[772] AN LH/395/19 – Lettre de Laure Nathalie Tissot de Mérona au Grand Chancelier de la Légion d'Honneur, 29 décembre 1850

Lorsque Missiessy décède, la Marine est au cœur d'une phase de modernisation qui amène au remplacement de la voile par la vapeur. Ce processus, que l'on a vu se mettre en place avec lenteur depuis la Restauration, s'accélère à partir des années 1830 : les fonderies, forges, fours, parcs à charbon remplacent rapidement, dans les arsenaux, les anciennes corderies, machines à mâter et autres infrastructures traditionnelles[773]. Le 1er janvier 1858, moins de 20 ans après la mort du comte, la marine militaire à voile disparaît officiellement en France puisque, de cette date, *« un navire à voile, quel que soit le nombre de ses canons, n'est plus considéré comme un navire de guerre »*[774].

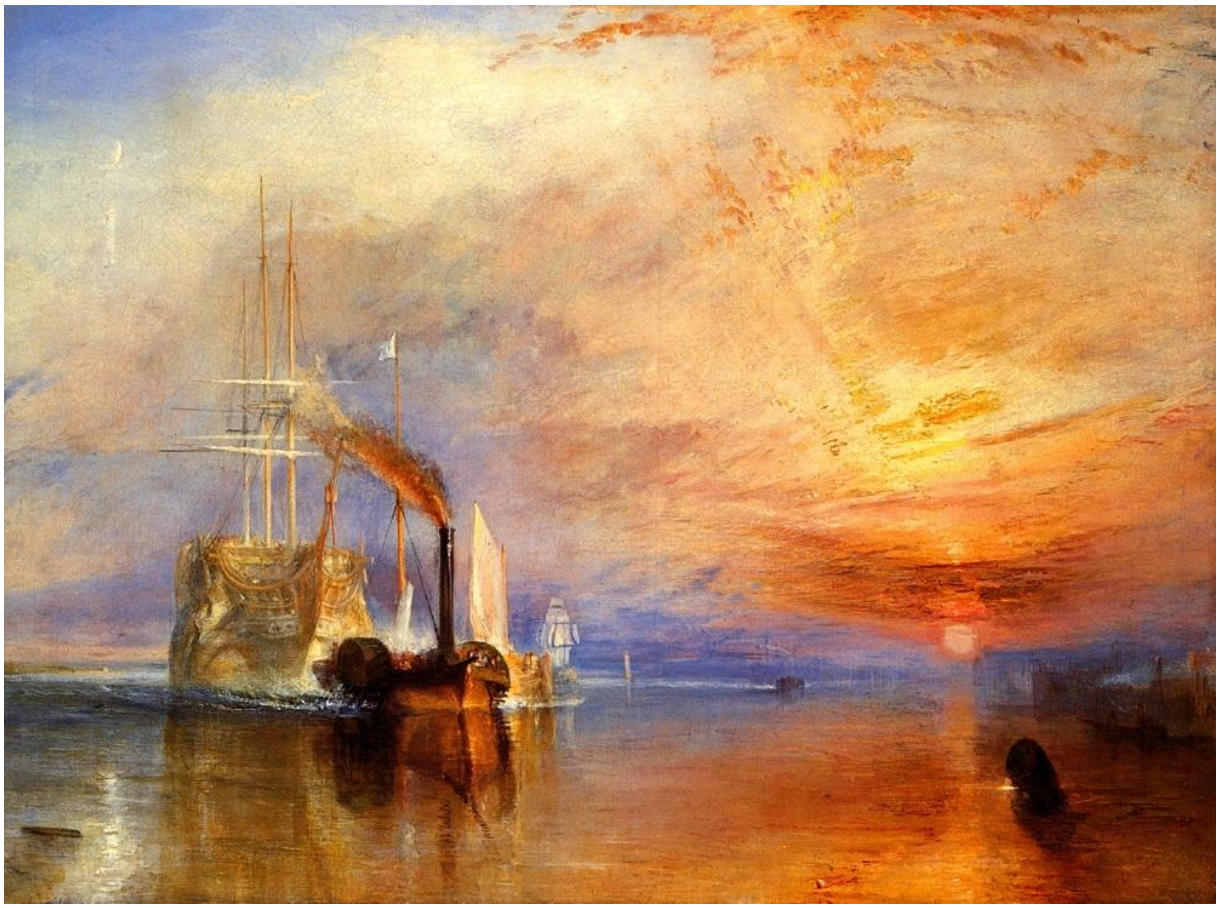
On peut véritablement dire qu'au moment de la disparition de Missiessy, une époque prend fin au profit d'une autre pour la Marine, durant laquelle les réalités de la guerre sur mer connaissent une mutation profonde : peu de temps, finalement, après les efforts financiers colossaux dont elle a bénéficié durant la guerre d'Indépendance américaine puis les guerres de l'Empire. Missiessy, qui a été à la fois un témoin éclairé et un acteur majeur des dernières décennies durant lesquelles *« le navire de haut-bord, ce vecteur d'armes, est* […] *la seule arme de haute technologie »*[775], qui a favorisé la transition vers la modernité en consacrant ses dernières années de service à la réorganisation de son arme, s'éteint presque en même temps que deviennent caduques une partie des conceptions techniques et stratégiques auxquelles il a consacré son existence.

[773] Martine Acerra, « Les arsenaux de marine français. Première moitié du XIXe siècle », dans *Marine et technique au XIX° siècle*, actes du colloque international de Paris, Ecole militaire (10 – 12 juin 1987), Service historique de la Marine, Institut d'histoire des conflits contemporains, Paris, 1988, p.59

[774] MASSON Philippe – *Histoire de la marine – Tome II : de la vapeur à l'atome*, Charles Lavauzelle, Paris, 1983, 582pp.

[775] LEVEQUE Pierre – *Les officiers de marine du Premier Empire – Etude sociale*, thèse d'Etat, Paris I, 1998 (deux volumes), p.5

Figure 26 - La fin de la marine à voile



Joseph Mallord William Turner – *The* Fighting Téméraire, *tugged to her last berth to be broken*. 1839. Londres, National Gallery. http://www.freewebs.com/patanders/art.htm [page consultée le 28 août 2009]

Le *Téméraire*, *man'o'war* de la *Royal Navy* portant 98 canons, fut parmi les bâtiments de tête à Trafalgar[776]. En le peignant remorqué par un bateau à aubes, alors qu'il va être détruit 34 ans après avoir pris part à la plus importante bataille navale de son temps, Turner en a fait l'un des symboles les plus fameux de la mutation radicale qui s'opère dans tous les domaines avec la Révolution Industrielle.

Conclusion

Nous nous sommes efforcés d'étudier Edouard Thomas Burgues de Missiessy en l'incrustant en permanence à sa toile de fond par des allers et retours entre son histoire personnelle et cette Histoire de la Marine à laquelle il a contribué d'une façon que l'on ose qualifier d'extraordinaire – dans le sens premier du terme : qui sort de l'ordinaire. Raison supplémentaire pour le considérer toujours du point de vue des contextes dans lesquels il a évolué. De ses premières années de service jusqu'à sa mort, son exemple offre des apports

[776] « Cap Trafalgar. Bataille navale du », dans CASTEX Jean-Claude – *Dictionnaire des batailles navales franco-anglaises*, Presses de l'Université Laval, 2004, p.105

divers à notre connaissance du milieu des officiers de marine à la fin de cette si longue période durant laquelle les grands voiliers ont été les seuls maîtres de la haute mer. Missiessy demeure certes un exemple qui relève de l'*« exceptionnel normal »*[777] : pour remarquable que soit sa carrière, il n'est pas pour autant un cas marginal, puisqu'il n'est pas le seul de son monde à avoir traversé la longue transition révolutionnaire ni à avoir su s'y adapter avec brio. Ce qui fait le caractère original de son vécu relève de ses particularités personnelles : ses états de service de marin, de technicien, de théoricien et d'administrateur témoignent d'une force de travail et de caractère qui, eux, relèvent de l'exceptionnel tout court.

Comme nous l'avons dit en introduction, l'étude de ce cas permet, d'abord, de dépouiller, d'exploiter et de mettre en valeur les archives privées conservées par ses descendants. Nous avons vu que celles-ci, par leur richesse, éclairent non seulement la vie de Missiessy, mais aussi son temps et son milieu. Elles contribuent, en cela, autant à la connaissance du sujet lui-même qu'à la compréhension du contexte.

Missiessy est d'abord une illustration du Grand Corps, cette communauté de nobles « de mer » dont nous avons vu qu'elle diffère, par de nombreux aspects, du reste de la société aristocratique française. Il est un exemple aussi des incertitudes alors attachées au statut de cadet de famille. Intégré peut-être de justesse dans un milieu professionnel en pleine crise, il y a connu une carrière qui aurait pu n'être que classique. Cependant, sa personnalité, en l'amenant à s'intéresser aux sciences à une époque où les secrétaires d'Etat à la Marine peinent encore à imposer leur rigoureux enseignement aux gardes, le démarque vite de ses pairs et il a tôt fait de participer aux efforts de modernisation de son arme. Missiessy n'a donc pas été qu'un jeune homme de son temps – il est bien connu qu'être de son temps, c'est déjà être dépassé – : il s'est d'abord distingué par ce qu'il a aussi été un homme de l'avenir et qu'il a su tendre vers celui-ci.

Est-ce, comme pour d'autres officiers de marine, l'expérience des idées véhiculées par la guerre d'Indépendance américaine qui l'a amené à se mettre au service de la République ? Est-ce le sentiment, commun à beaucoup de cadets, de la nécessité de saisir les opportunités là où elles se trouvent ? Toujours est-il qu'en rompant avec le choix familial de trouver refuge en Espagne en 1793, il prolonge sa carrière sans difficulté majeure. Il se consacre ainsi à la jeune Marine Nationale, la voit devenir Impériale puis prend part à son destin tragique – mais connaît le succès dans ses commandements, ce qui mérite bien d'être

[777] Edoardo Grendi, cité par GINZBURG Carlo, PONI Carlo, « La micro-histoire », *Le Débat*, n°17, décembre 1981, pp.135-136

souligné – durant deux des plus grands événements du règne dans lesquels elle se trouve impliquée : la manœuvre de 1805 et l'expédition anglaise de Walcheren. Il aide vraisemblablement dans une certaine mesure sa famille à réintégrer la France et, surtout, soutient la carrière de son neveu et beau-frère Joseph.

En n'hésitant pas, en 1814, à changer d'allégeance en même temps que la France change de couronne, il assure à nouveau sa position à l'avènement de Louis XVIII : homme de mer, il est davantage intéressé par son arme et ses techniques que par l'idéologie et la politique. Compétent dans la pensée autant que dans l'action, il met son énergie au service des dernières grandes réformes de la marine à voile.

Les anciens du Grand Corps sont certes nombreux à avoir abandonné titre et rang pour demeurer au service durant la dernière décennie du XVIII^{ème} Siècle : ils se nomment Borda, Latouche-Tréville, Truguet, Villeneuve, etc. Ils ont, pour des raisons diverses, fait des choix similaires au moment la Révolution et nous les avons croisés dans ces pages, grâce au fil directeur que nous suivions en la personne de Missiessy. Ces hommes, nous n'avons pu que les entr'apercevoir, de même que nous n'avons qu'entr'aperçu diverses facettes du corps des officiers et du monde de la Marine. C'est ici que notre approche encore bien superficielle du sujet trouve ses limites. Elles s'imposent à l'analyse du cas particulier – Missiessy – car n'offrant pas encore les résultats de recherches approfondies. Elles s'imposent à l'analyse du cas général – la Marine, ses officiers, sa noblesse –, car *« une expérience unique est toujours impuissante à discriminer ses propres facteurs ; par suite à fournir sa propre interprétation »*[778].

Une étude approfondie de la vie et de la carrière de Missiessy, une interprétation de ses actes et de sa personnalité, ne sont possibles qu'à la condition de les tirer d'une connaissance du contexte : sans celle-ci, il ne peut y avoir de compréhension de l'individu. Nous savons et avons plusieurs fois constaté que celui-ci et son milieu sont indissociables. Sans pour autant que l'homme biographié cesse d'exister au profit d'un *« agrégat de lieux communs »*[779] qui seraient plutôt une description du groupe que de l'homme et en absorberaient l'individualité, nous devons nous appuyer sur une compréhension poussée de son temps et de son milieu. Ceux-ci régissent sa vie, non seulement en vertu des grands événements qui en orientent le déroulement, mais aussi du fait d'une infinité d'autres

[778] BLOCH Marc – *Apologie pour l'Histoire*, Paris, Armand Colin, 1974, p.47

[779] LE GOFF Jacques, « Comment écrire une biographie historique aujourd'hui ? », *Le Débat*, n°54, mars-avril 1989, p.52

éléments plus ou moins appréhendables et qui relèvent du public comme de l'intime, du particulier comme du général. Etudier convenablement une vie aussi riche que celle du vice-amiral demande un approfondissement bien supérieur à celui qui a été possible ici.

Pour ce qui concerne le caractère global de notre travail, l'exemple de Missiessy est une illustration de son milieu socio-professionnel et permet d'en saisir de nombreux aspects, mais notre approche n'est naturellement pas suffisante pour réaliser une étude de l'évolution du corps des officiers. Elle ne participe, au mieux, qu'à enrichir une vision d'ensemble. Si nous sommes partis du principe qu'une partie des éléments qui coexistent chez l'individu sont nécessairement généralisables[780], nous ne saurions tirer de conclusions nettes quant au cas général sur la base de l'approche qui a pu être la nôtre grâce aux archives ayant nourri cette étude. Traiter de la Marine en général n'était certes pas ici notre objet mais, en considérant l'éventualité d'une plus large optique, on pourrait comparer d'autres carrières à celle du comte, en s'appuyant sur un corpus d'officiers qui soit suffisamment étoffé pour pouvoir être considéré comme représentatif.

Il nous semble que c'est en tenant compte des deux limites que nous venons d'exposer, la particulière et la générale, que cette analyse peut être approfondie, de sorte que les éléments issus de l'étude de la personne de Missiessy puissent participer davantage à alimenter les connaissances relatives à l'évolution du corps des officiers de marine, à la Marine elle-même et à son organisation, aux marins et à la façon dont ils ont traversé une des périodes les plus difficiles de l'histoire de leur arme.

[780] THOUARD Denis – *Enquête sur le paradigme indiciaire avec Carlo Ginzburg*, Presses Universitaires du Septentrion, 2007, p.43

Sources

Archives privées Burgues de Missiessy – Antibes

Copie du livre de raison de la famille Burgues de Missiessy allant de 1634 à 1893

CARTON 00

- **Dossier n°3 :** Lettre patente nommant Claude Laurent Burgues de Missiessy grand sénéchal d'épée de la ville de Toulon et documents divers relatifs à cette nomination ; divers ordres de missions ; nominations à des grades
- **Dossier n°5 :** Lettre du lieutenant-colonel Campbell à Claude Laurent Burgues de Missiessy ; documents concernant la radiation de Claude Laurent et de son épouse de la liste des émigrés de Toulon ; attribution d'un pension par Louis XVIII
- **Dossier n°6 :** Documents divers relatifs à Edouard Thomas Burgues de Missiessy
- **Dossier n°7 :** Documents divers relatifs à Joseph Burgues de Missiessy

CARTON 01-bis

- **Contient six documents officiels :** Erection de la terre de Missiessy en fief et obtention de grades ou honneurs au bénéfice de plusieurs membres de la famille, dont Edouard Thomas

CARTON 03

- **Dossier n°15 :** Documents divers relatifs à Edouard Thomas Burgues de Missiessy et feuillets issus de certains de ses ouvrages
- **Dossier n°16 :** Feuillets et manuscrits originaux de certains ouvrages d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy
- **Dossier n°17 :** Documents divers relatifs à Edouard Thomas Burgues de Missiessy

Archives Nationales – Paris

SERIE BB – Service Général

Sous-série BB/1 – Décisions, rapports (1790 – 1864)

- **BB/1/79 :** Rapports rendus par la Commission des émigrés

SERIE F/7 – Police générale

- **F/7/*/105 :** Registres d'inscriptions sur les listes d'émigrés – Lettre B

SERIE LH – Légion d'Honneur

- **LH/395/19 :** Edouard Thomas Burgues de Missiessy
- **LH/395/22 :** Joseph [Marie] Burgues de Missiessy (neveu du comte)

SERIE M – Cartons – III. Titres nobiliaires :

- **M/612 :** Lettres de naturalité et de légitimation (1600 – 1768)

SERIE MM – Ordres militaires et hospitaliers. Universités et collèges. Titres nobiliaires. Mélanges [Comptes, cartulaires et inventaires de titres] :

- **MM/836/1 :** Brevet de Comte d'Empire du Sieur Edouard Thomas Deburgues [sic] Missiessy, Vice-Amiral

SERIE MAR – Marine :

Sous-série B – Service général : lettres reçues

- **B/3/40 :** Correspondance de M. de Vauvré, intendant, avec M. Le Vasseur, contrôleur, 1682

Sous-série C – Personnel (1270 – 1829) :

- **C/1/165 :** Table alphabétique et généalogique des Officiers Militaires de la Marine actuellement au service, y compris ceux des galéres
- **C/1/167 :** Registre des mouvemens / Amiraux capitaines de vaisseau & de frégates / Tome 4 / N°562 à 750
- **C/1/173 :** Registre des mouvemens / Amiraux capitaines de vaisseau & de frégates / Tome 8 / N°1315 à 1502
- **C/1/175 :** Etats de service d'officiers

- **C/1/176 :** Registre des mouvemens / Amiraux capitaines de vaisseau & de frégates / Tome 11 / N°1926 à 2044
- **C/1/182 :** Registres d'officiers
- **C/1/184 :** Registres d'officiers
- **C/1/188 :** Registres d'officiers
- **C/2/56 :** Personnel civil des ports – Listes générales
- **C/7/210 :** Dossiers personnels de Gabriel-Jacques, Jean-Frédéric-Charles, Edouard-Thomas et Claude-Laurent Burgues de Missiessy

Bibliothèque Nationale de France – Paris

Fonds manuscrits – Cabinet de titres

- **12 629 :** de Burgues – pièces originales

Service Historique de la Défense – Vincennes

SERIE CC/7 – Dossiers personnels

- **CC/7/368 :** Dossiers personnels de Claude Laurent, Joseph Marie, Edouard Thomas et Joseph Burgues de Missiessy

SERIE 1/Mi (SERIE BB/4 sous forme de microfilms)

- **1/Mi/602 (BB/4/160) :** Campagnes 1802 (1) – Hollande, Cadix, Île d'Elbe, Alger et Tunis
- **1/Mi/650 (BB/4/263-264) :** Campagnes 1808 (2) – Escadre de l'Escaut
- **1/Mi/843 (BB/4/4) :** Campagnes 1791 – Armements extraordinaires, ports, missions particulières

Archives départementales du Var – Draguignan

SERIE E – Féodalité et familles, notaires, Corporations d'art et métiers, registres paroissiaux et d'état civil

Sous-série 3E – Fonds notariaux

- **$3^{E}42$:** Archives Jean Coulomb – 1793

SERIE J – Archives privées

Sous-série 1J – Fonds Varia

- **1J57 :** Lettre du comité général des sections de Toulon au Ministre de la marine, 15 août 1793
- **1J210 :** Toulon, siège de 1793 – Avis d'officiers anglais sur la remise en état de la flotte française royaliste et sur l'importance stratégique et commerciale de la place de Toulon, septembre – octobre 1793
- **1J330* :** Convention nationale – David – Prise de Toulon : rapport imprimé (An 2)
- **1J433/1 :** Toulon. Samuel Hood, vice-amiral de la flotte anglaise – Prise de Toulon : lettre adressée au lieutenant Walker commandant le vaisseau Rose (1793)
- **1J433/2 :** Toulon. Dalbarade, ministre de la Marine – Envoi d'une adresse à la Convention nationale « sur le crime et la lâcheté des habitants de Toulon » : lettre d'accompagnement (1793)

SERIE Q – Invalides et prises

Sous-série 1Q – Biens nationaux

- **1Q345 :** Missiessy (de) et Suffret. An II.
- **1Q920 :** Burgues, Missiessy. An IV.
- **1Q2103 :** Extraits des procès-verbaux de vente des biens des émigrés : Boyon, Bray (de), Brocquier, Brun, Brunel, Brussy, Buret, Burgues. 1824

Ouvrages et publications à valeur de sources

BONNEFOUX Pierre Marie Joseph, baron de et PARIS François Edmond, – *Dictionnaire de Marine à voiles*, éd. Du Layeur, 1999, 720pp.

BOUILLE François Claude Amour de, marquis – Mémoires, *Paris*, Librairie de Firmin Didot Frère, Fils et Cie, 1859, 420pp.

BURGUES MISSIESSY Edouard Thomas – *Installation des Vaisseaux*, Paris, Imprimerie de la République, An VI [1797 – 1798], 403pp.

CASTRIES Scipion, vicomte de – *Souvenirs maritimes*, Paris, Mercure de France, 1997, 643pp.

CHATEAUBRIAND François René, vicomte de – *Mémoires d'outre-tombe – Tome I*, Gallimard, 1951, 1232pp.

COURCELLES Jean Baptiste Pierre Jullien, chevalier de – *Histoire généalogique et héraldique des pairs de France, des grands dignitaires de la couronne, des principales familles nobles du royaume, et des maisons princières d'Europe – Tome Septième*, Paris, Arthus Bretrand Libraire, 1826, 288pp.

FORBIN-GARDANNE Claude, comte de – *Mémoires*, Paris, Mercure de France, 1993, 570pp.

GARNERAY Louis Ambroise – *Un corsaire au bagne*, Phébus, Paris, 1985, 388pp.

GAVARD Charles – *Galeries historiques du palais de Versailles – Tome IV*, Paris, Imprimerie royale 1824

HAUTERIVE, Ernest d' – *La police secrète du Premier Empire. Bulletins quotidiens adressés par Fouché à l'Empereur – Tome II : 1805 – 1806*, Paris, librairie académique Perrin et Cie libraires-éditeurs, 1913, 626pp.

HAVARD Oscar – *Histoire de la Révolution dans les ports de guerre*, Paris, Librairie Nationale, 1911, 399pp.

HENNEQUIN J.F.G. – *Biographie maritime ou notices historiques su la vie et les campagnes des marins célèbres français et étrangers – Tome Premier*, Paris, éd. Regnault, 1835, 427pp.

LAS CASES Emmanuel de – *Mémorial de Sainte-Hélène*, Gallimard, 1956 (deux volumes), 2745pp.

MAURES Anne Joseph Hippolyte de, comte de Malartic – *Journal des campagnes au Canada de 1755 à 1760*, Paris, Hachette/BNF, 2016, 406pp.

RANG Sander – *Voyage au Sénégal. Naufrage de « La Méduse »*, Paris, E.P.I. 1946, 119pp.

ROBERT Ferdinand des – *Correspondance de deux officiers de marine en 1789*, Nancy, 1892, 51pp.
SALGUES Jacques-Barthélémy – *Mémoires pour servir à l'histoire de France sous le gouvernement – Tome VI*, Paris, Imprimerie-libraire de J.G. Dentu, 1826
TOCQUEVILLE Alexis de – *Sur l'esclavage*, Paris, Actes Sud, 2008, 202pp.
VITON DE SAINT-ALLAIS Nicolas – *Nobiliaire universel de France, ou Recueil général des généalogies – Tome 2*, Librairie Bachelin-Deflorenne, 1873, 386pp.
WILLAUMEZ Jean-Baptiste Philibert – *Dictionnaire de marine*, Harvard College Library, 1831, 579pp.

*

Académie des sciences (France) – Procès-verbaux des séances de l'Académie tenues depuis la fondation de l'Institut jusqu'au mois d'août 1835 : publiés conformément à une décision de l'Académie par MM. Les secrétaires perpétuels – Tomes I & IV, Hendaye, Imprimerie de l'observatoire, 1910

*

Annales Maritimes de 1837 (extrait) – *Notice nécrologique sur M. le comte de Burgues-Missiessy, vice-amiral*, 1837, 11pp.

*

Collection complète des Lois, Décrets, Ordonnances, Réglemens, et Avis du Conseil d'Etat (de 1788 à 1830 inclusivement, par ordre chronologique) – Tome Troisième, Paris, Chez A. Guyot et Scribe, Libraires-Editeurs, 1834, 466pp.
Collection complète des Lois, Décrets, Ordonnances, Réglemens, et Avis du Conseil d'Etat (de 1788 à 1830 inclusivement, par ordre chronologique) – Tome Quatrième, Paris, Chez A. Guyot et Scribe, Libraires-Editeurs, 1834, 489pp.
Collection complète des Lois, Décrets, Ordonnances, Réglemens, et Avis du Conseil d'Etat (de 1788 à 1830 inclusivement, par ordre chronologique) – Tome Septième, Paris, Chez A. Guyot et Scribe, Libraires-Editeurs, 1834, 390pp.
Collection complète des Lois, Décrets, Ordonnances, Réglemens, et Avis du Conseil d'Etat (de 1788 à 1830 inclusivement, par ordre chronologique) – Tome Huitième, Paris, Chez A. Guyot et Scribe, Libraires-Editeurs, 1835, 451pp.

Collection complète des Lois, Décrets, Ordonnances, Réglemens, et Avis du Conseil d'Etat (de 1788 à 1830 inclusivement, par ordre chronologique) – Tome Dix-Neuvième, Paris, Chez A. Guyot et Scribe, Libraires-Editeurs, 1827, 532pp.
Collection complète des Lois, Décrets, Ordonnances, Réglemens, et Avis du Conseil d'Etat (de 1788 à 1830 inclusivement, par ordre chronologique) – Tome Trente-Unième, Paris, Chez A. Guyot et Scribe, Libraires-Editeurs, 1838, 568pp.

*

Correspondance de Napoléon avec le Ministre de la Marine, depuis 1804 jusqu'en avril 1815, extraite d'un portefeuille de Sainte-Hélène, Paris, Delloye et Victor Lecou, 1837 (deux volumes), 760pp.

*

Encyclopédie méthodique, ou par ordre de matières – Marine, Tome Premier, Paris, Panckoucke Editeur, 1786, 712pp.
Encyclopédie méthodique, ou par ordre de matières – Marine, Tome Second, Paris, Panckoucke Editeur, 1786, 784pp.

*

Victoires, conquêtes, désastres, revers et guerres civiles des Français, de 1792 à 1815, par une société de militaires et de gens de lettres – Tome seizième, Paris, C.L.F Panckoucke Editeur, 1819, 395pp.

Bibliographie

Ouvrages généraux et manuels :

AGULHON Maurice (dir.) – *Histoire de Toulon*, Toulouse, Privat, 1988, 400pp.

ARNAUD Claude, « Le retour de la biographie : d'un tabou à l'autre », *Le Débat*, n°54, mars-avril 1989, pp.40-47

BELY Lucien (dir.) – *Dictionnaire de l'Ancien Régime*, Paris, PUF, 2003, 1384pp.

BLOCH Marc – *Apologie pour l'Histoire*, Paris, Armand Colin, 1974, 167pp.

CASTEX Jean-Claude – *Dictionnaire des batailles navales franco-anglaises*, Presses de l'Université Laval, 2004, 418pp.

CHAIX D'EST-ANGE Gustave – *Dictionnaire des familles françaises anciennes ou notables – A la fin du XIX° siècle – Tome IV*, Paris, éd. Vendôme, 1983, 392pp.

DAUMAS Maurice (dir.) – *Histoire générale des techniques – Tome 3 – L'expansion du machinisme : 1725 – 1860*, Paris, PUF, 1996, 880pp.

DELMAS Jean (dir.) – *Histoire militaire de la France – Tome 2 : de 1715 à 1871*, Paris, PUF, 1992, 635pp.

DIVRY Arnauld – *Les noms gravés sur l'Arc de Triomphe*, SPM, Paris, 572pp.

GARNIER Jacques (dir.) – *Dictionnaire Perrin des guerres et batailles de l'histoire de France*, Paris, éd. Perrin, 2004, 906pp.

GINZBURG Carlo, PONI Carlo, « La micro-histoire », *Le Débat*, n°17, décembre 1981, pp.133-136

GUERARD Françoise – *Dictionnaire des Rois et Reines de France*, Vuibert, Paris, 2008, 347pp.

LE GOFF Jacques, « Comment écrire une biographie historique aujourd'hui ? », *Le Débat*, n°54, mars-avril 1989, pp.48-53

MEYER Jean – *La France moderne de 1515 à 1789*, Fayard, 1985, 536pp.

MILZA Pierre – *Histoire de l'Italie – Des origines à nos jours*, Fayard, 2005, 1098pp.

MONTBRIAL Thierry et KLEIN Jean (dir.) – *Dictionnaire de stratégie*, Paris, PUF, 2000, 604pp.

PEREZ Joseph – *Histoire de l'Espagne*, Fayard, 1996, 921pp.

THOUARD Denis – *Enquête sur le paradigme indiciaire avec Carlo Ginzburg*, Presses Universitaires du Septentrion, 2007, 263pp.

TULARD Jean (dir.) – *Dictionnaire Napoléon*, Fayard, 1987, 1767pp.
TULARD Jean, FAYARD Jean-François et FIERRO Alfred – *Histoire et dictionnaire de la Révolution française (1789 – 1799)*, Robert Laffont, Paris, 1987, 1213pp.
VOOGD Christophe de – *Histoire des Pays-Bas*, Fayard, 2003, 390pp.
WENZLER Claude – *Le guide de l'héraldique – Histoire, analyse et lecture des blasons*, Rennes, Ouest-France, 2002, 223pp.

Histoire de la Marine :

Autour de Claude Joseph Vernet – La Marine à voile de 1650 à 1890, Rouen, Musée des Beaux-Arts de Rouen, 1999, 220pp.
ACERRA Martine et MEYER Jean – *La grande époque de la marine à voile*, Rennes, éd. Ouest France, 1987, 215pp.
ACERRA Marine et MEYER Jean – *L'essor des marines de guerres européennes (vers 1680 – vers 1790)*, SEDES, 1997, 298pp.
ACERRA Martine et MEYER Jean – *Marines et Révolution*, Rennes, éd. Ouest France, 1988, 285pp.
AMIC Charles – *La flotte de guerre, le port et l'arsenal de Toulon (dernières années de l'Ancien Régime – 1795)*, Université de Nice – Sophia Antipolis, Faculté des Lettres Arts et Sciences Humaines, 1970, 219pp.
BERBOUCHE Alain – *La Marine Royale de la France à la fin de l'Ancien Régime, de la Paix de Versailles en 1783 à la Révolution de 1789*, Université de Droit, d'Economie et de Sciences Sociales de Paris (Paris II), 1980 (deux volumes), 1050pp.
CABANTOUS Alain, « Gens de mer, guerre et prison : la captivité des gens de mer au XVIIIe Siècle », dans *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, tome 28 n°2, avril-juin, Paris , éd. Belin, 1981, p.246-267
CASTEX Raoul – *Théories stratégiques – Tome Premier. Généralités sur la stratégie. – La mission des forces maritimes. – La conduite des opérations*, Paris, Société d'Editions Géographiques, Maritimes et Coloniales, 1937, 470pp.
CHENE Amaury du – *Histoires de Marine – Mille cinq cents événements de la vie des marins de 1295 à nos jours*, Paris, Somogy, 2004
CORMACK William S. – *Revolution & political conflict in the French navy, 1789 – 1794*, Cambridge University Press, 1995, 343pp.

DUPONT Maurice – *Les flottilles côtières de Pierre le Grand à Napoléon – De la Baltique à la Manche*, Economica, Paris, 2000, 276pp.

GRANIER Hubert – « La pensée navale française au XVIII[e] Siècle jusqu'à la guerre d'Amérique », article en ligne de l'*Institut de Stratégie Comparée, Commission Française d'Histoire Militaire, Institut d'Histoire des Conflits Contemporains* (ISC – CFHM – IHCC). http://www.stratisc.org/PN3_GRANIERXVI.html [page consultée le 8 août 2009]

HUMBERT Jean-Marcel et PONSONNET Bruno (dirs.) – *Napoléon et la mer : un rêve d'Empire*, Paris, Seuil, 2004, 235pp.

JENKINS Ernest Harold – *Histoire de la marine française*, Albin Michel, Paris, 1977, 428pp.

KISSINGER Henry – *Diplomatie*, Fayard, 1996, 860pp.

LE MOING Guy – *Les 600 plus grandes batailles navales de l'histoire*, Rennes, Marines Editions, 2011, 619pp.

LEVEQUE Pierre – *Les officiers de marine du Premier Empire – Etude sociale*, thèse d'Etat, Paris I, 1998 (deux volumes), 654pp.

MAHAN Alfred Thayer – *The Influence of Sea Power upon History (1660 – 1783)*, Dover, New York, 1987, 557pp.

Marine et technique au XIX° siècle, actes du colloque international de Paris, Ecole militaire (10 – 12 juin 1987), Service historique de la Marine, Institut d'histoire des conflits contemporains, Paris, 1988, 647pp.

MASSON Philippe et MURACCIOLE José – *Napoléon et la Marine*, Paris, J. Peyronnet & Cie, 1968, 326pp.

MASSON Philippe – *Histoire de la marine – Tome I : l'ère de la voile*, Charles Lavauzelle, Paris, 1983, 433pp.

MASSON Philippe – *Histoire de la marine – Tome II : de la vapeur à l'atome*, Charles Lavauzelle, Paris, 1983, 582pp.

MONAQUE Rémi – *Trafalgar – 21 octobre 1805*, Paris, Tallandier, 2005, 393pp.

TAILLEMITE Etienne – *Dictionnaire des marins français*, Editions Maritimes et d'Outre-Mer, 1982, 357pp.

TAILLEMITE Etienne – *L'histoire ignorée de la Marine française*, Perrin, 2003, 460pp.

TAILLEMITE Etienne – *Les hommes qui ont fait la Marine française*, Perrin, Paris, 2008, 403pp.

VERGE-FRANCESCHI Michel – *La Royale au temps de l'amiral d'Estaing*, La Pensée Universelle, 1977, 309pp.

VERGE-FRANCESCHI Michel – *Les officiers généraux de la Marine Royale (1715 – 1774). Origines – Condition – Services*, Thèse d'Etat, Paris, Librairie de l'Inde, 1990 (sept volumes), 3008pp.

VERGE-FRANCESCHI Michel, « Marine et Révolution. Les officiers de 1789 et leur devenir », *Histoire, économie et société*, n°2, avril-juin 1990, pp.259-286

VERGE-FRANCESCHI Michel – *La Marine Française au XVIII*^{ème} *Siècle : guerres – administration – exploration*, SEDES, 1996, 451pp.

VERGE-FRANCESCHI Michel – *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*, Paris, Presses du CNRS, 1998, 471pp.

VERGE-FRANCESCHI Michel – *Toulon port royal*, Paris, Tallandier, 2002, 329pp.

Histoire de la Révolution :

GODECHOT Jacques – *La contre-révolution – doctrine et action. 1789 – 1804*, Paris, PUF, 1961, 426pp.

GODECHOT Jacques – *Les révolutions (1770 – 1799)*, Paris, PUF, 1970, 424pp.

GODECHOT Jacques – *La Révolution française – Chronologie commentée, 1789 – 1799*, Paris, éd. Perrin, 1988, 391pp.

GUEDJ Denis – *Le mètre du monde*, éd. du Seuil, 2000, 330pp.

LEBRUN François et DUPUY Roger – *Les résistances à la Révolution*, actes du colloque de Rennes (17 – 21 septembre 1985), Paris, Imago, 478pp.

VOVELLE Michel (dir.) – *Révolution et République : l'exception française*, Paris, Kimé, 1994, 699pp.

Histoire du Consulat et de l'Empire :

BERGERON Louis et CHAUSSINAND-NOGARET Guy – *Les masses de granit – Cent mille notables du Premier Empire*, Ecole des hautes études en sciences sociales, Paris, 1979, 122pp.

BOUDON Jacques-Olivier – *Histoire du Consulat et de l'Empire, 1799 – 1815*, Paris, éd. Perrin, 2003, 511pp.

FLEISCHMAN Theo – *L'expédition anglaise sur le continent en 1809 – Conquête de l'île de Walcheren et menace sur Anvers*, La Renaissance du Livre, 1973, 123pp.

LENTZ Jacques Thierry – *Napoléon et la conquête de l'Europe, T.1 : 1804 – 1810,* éd. Fayard, 2002, 607pp.

MUIR Rory – *Britain and the defeat of Napoleon, 1807 – 1815*, Yale University Press, London, 1996, 466pp.

TULARD Jean (dir.) – *L'Europe au temps de Napoléon*, Le Coteau, Horvath, 1989, 606pp.

TULARD Jean – *Napoléon et la noblesse d'Empire*, Tallandier, Paris, 2001, 361pp.

Histoire de la Restauration :

LA CROIX, René de, duc de Castries – *La Terreur blanche. L'épuration de 1815*, Paris, Perrin, 1981, 282pp.

TULARD Jean – *Les vingt jours (1er-20 mars 1815) : Napoléon ou Louis XVIII ?*, Fayard, 2001, 284pp.

WARESQUIEL Emmanuel de – *Cent Jours : la tentation de l'impossible, mars-juillet 1815*, Fayard, 2008, 687pp.

Biographies :

DHOMBRES Jean et Nicole – *Lazare Carnot*, Fayard, 1997, 770pp.

HOJER T. T. – *Bernadotte, maréchal de France*, Paris, Plon, 1943, 398pp.

LEVER Evelyne – *Louis XVIII*, Fayard, 1988, 597pp.

ORTHOLAN Henri – *L'Amiral Villaret-Joyeuse : des Antilles à Venise (1747 – 1812)*, Paris, Bernard Giovanangeli Editeur, 286pp.

PETITFILS Jean-Christian – *Louis XVI*, Paris, Perrin, 2005, 1114pp.

TULARD Jean – *Joseph Fouché*, Fayard, 1998, 496pp.

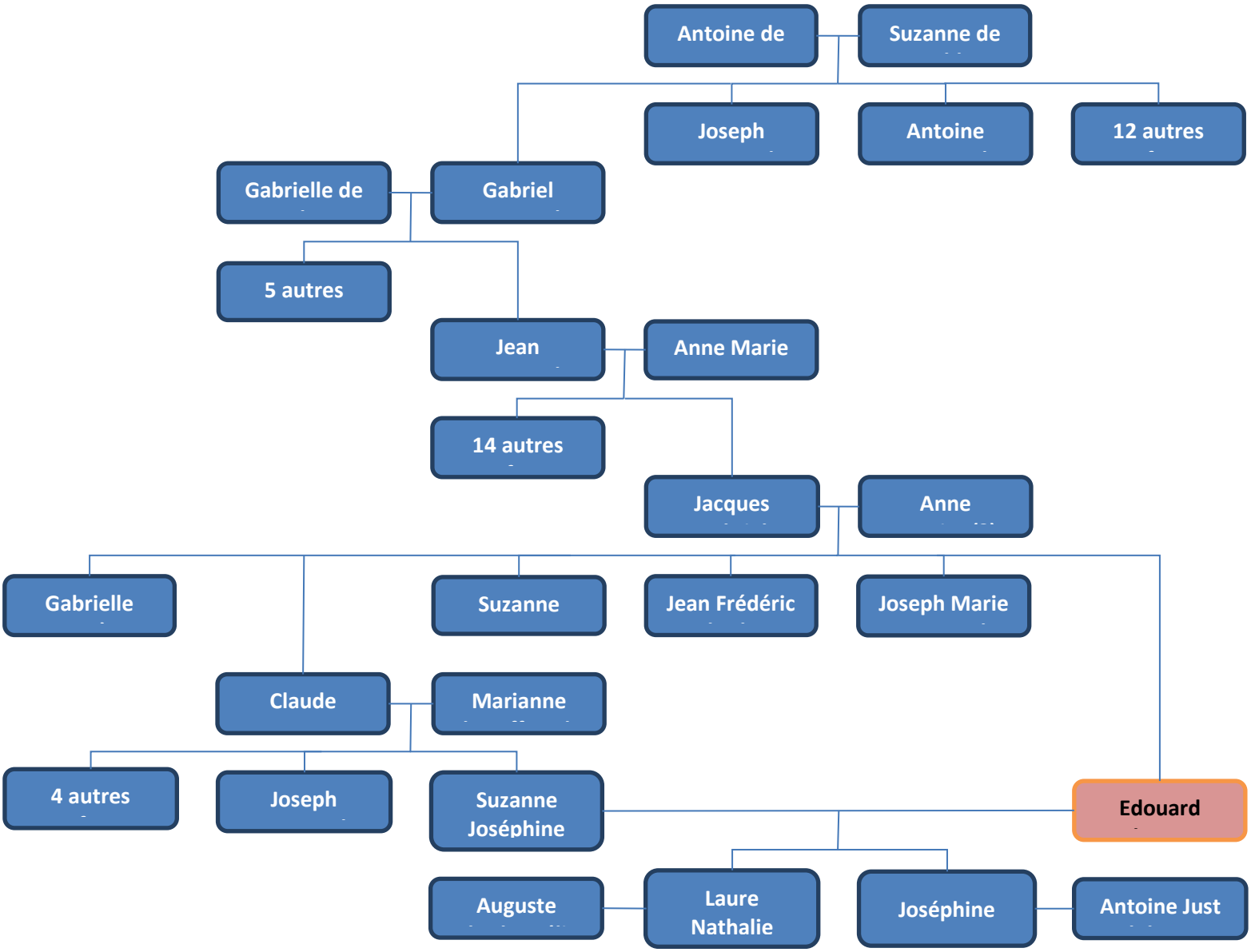
VERGE-FRANCESCHI Michel – *Abraham Duquesne (1610-1688), marin huguenot du Roi-Soleil*, Paris, France-Empire, 1992, 439pp.

Romans cités :

CONRAD Joseph – *Le Frère-de-la-Côte*, Gallimard, 1992, 382pp.

DUMAS Alexandre – *Le Comte de Monte-Cristo*, Genève, Editions de Crémille, 1996 (cinq volumes), 1705pp.

Annexe I – Arbre généalogique des Burgues de Missiessy[781]



[781] ABM – Copie du livre de raison de la famille Burgues de Missiessy ; BN / Cabinet de Titres / 12 629

Annexe II – Grades et commandements[782]

Grade ou commandement	Date de la promotion
Volontaire sur les bâtiments du Roi…….....	……..…….1764
Garde-marine……..	…..…..…….26 novembre 1770
Enseigne de vaisseau……..	...……...……....4 avril 1777
Lieutenant de vaisseau……	…….…...…….…..9 mai 1781
Capitaine de vaisseau…...…….……..	...…….…….……1° janvier 1792
Contre-amiral..……..….....	…….……1° janvier 1793
Chef d'état-major de l'amiral Truguet à Cadix…….	……...Juin 1801
Commandant de l'escadre de Rochefort……	……....10 septembre 1804
Commandeur de l'ordre de la Légion d'Honneur……..	…….…….....novembre 1804
Commandant en chef de l'escadre de l'Escaut……..	…….16 janvier 1808
Vice-amiral……..……...	……...…….……...9 mars 1809
Commandant en chef des côtes du Nord..…….……	……..……13 août 1810
Commandant une Compagnie des Gardes du Roi…….	……14 mars 1815
Commandant de la marine à Toulon..…….	…….……décembre 1815

[782] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice… ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy

Annexe III – Fonctions diverses et honneurs[783]

Fonction ou honneur	Date d'obtention
Chevalier de l'ordre de Saint-Louis……	…….....5 avril 1785
Adjoint au Dépôt des Cartes et Plans de la Marin……..	……...1796
Adjoint de Jean Charles de Borda pour aider à mettre en place l'utilisation du nouveau système métrique dans les ports et arsenaux……..	……1797 ?
Chargé d'établir les nouveaux signaux côtiers...…..….	…….……..……1798
Membre d'une commission pour les lois relatives à la Marine……	...……..……1799 ou 1800
Préfet maritime du Havre…..…….....	……...1803
Grand officier de l'ordre de la Légion d'Honneur…….	……...…….30 septembre 1811
Grand-croix de la Légion d'Honneur…….	……...……...24 août 1814
Préfet maritime de Toulon……..	……...19 juillet 1815
Commandeur de l'ordre de Saint Louis……..	……..……..3 mai 1816
Grand-croix de l'ordre de Saint Louis……	……...…….....août 1820
Membre du Conseil d'Amirauté…….	……...1824
Chevalier-commandeur de l'ordre du Saint-Esprit……	……3 juin 1827

[783] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice… ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy

Annexe IV – Publications et travaux connus[784]

1786 :

- *Traité sur les signaux de l'armée navale*

1789 :

- *Traité sur l'arrimage des vaisseaux*

1797 :

- *Installation des vaisseaux*

1803 :

- *Moyens de procurer aux batimens de differens rangs des qualités pareilles [en adoptant les plans du vaisseau de 74 que l'expérience aurait fait reconnaitre le meilleur par la réunion de ses qualités et en changeant l'echelle pour l'application du même plan aux batiments de tous les rangs]*

1815 :

- *Vues sur la composition des forces navales de France*
- *Vues sur le mode d'admission et d'instruction pour les jeunes gens qui se destinent au service de la marine*

1819 :

- *Nouveaux developpemens sur les moyens de faire prospérer la marine en France*

1820 :

- *Envoi des diverses parties du travail relatif à la revision des ordonnances*
- *Mémoire sur les Moyens de faire prosperer la marine tant sur le materiel que sur le personnel*

[784] ABM C03/D15 – Brouillon de la notice… ; SHM CC/7/368 – Dossier personnel d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy ; « Missiéssy (Edouard-Thomas, comte de Burgues) », dans HENNEQUIN J.F.G. – *Biographie maritime ou notices historiques su la vie et les campagnes des marins célèbres français et étrangers – Tome Premier*, Paris, éd. Regnault, 1835, p.309

1821 :

- *Examen d'un projét d'ordonnance sur les classes. Retablissement des équipages de haut bord, ou de ligne, et projet d'ordonnance sur ces équipages*
- *Envoi d'un rapport demandé sur les diverses questions relatives à l'installation des batimens du Roy*
- *Propositions de drésser pour chaque espece de batimens, des plans de mature, gréément, voilure, installation, arrimages et inspéctions annuèlles*
- *Proposition pour procéder sur des batimens à l'ancre et sous voile à l'examen pratique éxigé des navigateurs qui se présentent peut être admis aux grades de capitaines au long cours et maîtres au petit cabotage*
- *Observations sur le service général de la marine : propositions diverses pour son amélioration, tant au matériel qu'au personnel*
- *Propositions de mettre du biscuit, de la farine et des légumes dans des caisses pour faire un essai*

1822 :

- *Possibilité de faire porter du 24 au lieu du 18 aux frégates comme la Médée : observations sur les frégates de 24 de grandes dimensions*
- *Médée : observations sur les frégates de 24 de grandes dimensions*
- *Modifications proposées dans les plans de construction des batimens de differends rangs*
- *Propositions et observations sur l'organisation de la marine : force navale à entretenir, officiers, éléves, inspéctions génerales, escadres d'evolution*
- *Envoi du rapport de la Commission du port de toulon sur les propositions de M. Tupinier relatives aux dimensions des vaisseaux*
- *Propositions d'augmenter le nombre des officiers de la diréction des constructions en leur enjoignant des officiers de vaisseau*

1826 :

- *Tactique et signaux de jour, de nuit, de brume, à l'ancre et à la voile*

1826 :

- *Aperçu sur le matériel et le personnel de la marine*

Table des matières

Introduction **5**

Une carrière d'Ancien Régime **17**

Les premiers pas d'un jeune marin 22

L'intégration aux gardes-marine de Toulon 27

La guerre d'Indépendance américaine 32

Les dernières années de l'Ancien Régime 39

Toulon entre Révolution et contre-Révolution **45**

Les premiers temps de la Révolution : de l'amiralat à la prison 52

L'insurrection de Toulon 60

La fortune des Burgues de Missiessy en 1793 67

Exil et retour 74

De la République à l'Empire **80**

Au service de la République 84

La nouvelle Marine Impériale 93

Missiessy dans la manœuvre de 1805 : la guerre et la disgrâce 101

Missiessy et le grand projet d'Anvers **112**

Anvers, arsenal impérial 115

L'expédition anglaise de 1809 126

Anvers dans les dernières années de l'Empire 134

Une fortune d'Empire 138

Le retour à la monarchie **146**

La fin de la Marine Impériale 150

La nouvelle crise de la Marine et ses conséquences 156

Les dernières années de service : le renouveau de la Marine 165

Conclusion **178**

Sources **182**

Bibliographie **189**

Annexe I – Arbre généalogique des Burgues de Missiessy **194**

Annexe II – Grades et commandements **195**

Annexe III – Fonctions diverses et honneurs **196**

Annexe IV – Publications et travaux connus **197**

Table des illustrations **201**

Table des illustrations

Figure 1 – Les armes des Burgues de Missiessy 5

Figure 2 - Lettre patentes attribuées par Louis XIV à Antoine de Burgues 7

Figure 3 - Acte de naissance d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy 17

Figure 7 - Etat de la revue du 15 mars 1792 57

Figure 8 - La prise de Toulon 65

Figure 9 - L'évacuation de Toulon 66

Figure 10 - Inventaire des biens de Jacques Gabriel Burgues de Missiessy en 1793 69

Figure 11 - Signatures des frères Missiessy et de Félix Magdelon Gineste 73

Figure 12 - Jean Charles de Borda 86

Figure 13 – Installation des vaisseaux 89

Figure 14 – Laurent Jean François Truguet 92

Figure 15 – Denis Decrès 94

Figure 16 - Le camp de Boulogne en 1804 99

Figure 17 - Le port de Toulon au début du XIX^{ème} Siècle 114

Figure 18 - Anvers et son secteur 117

Figure 19 - L'Escaut occidental 122

Figure 20 - Manœuvres sur l'Escaut 133

Figure 21 - Le développement de l'arsenal d'Anvers 135

Figure 22 - L'Empereur et le *Charlemagne* 137

Figure 23 - La mise à l'eau du *Friedland* 137

Figure 24 - Les armes de comte de l'Empire d'Edouard Thomas Burgues de Missiessy 139

Figure 25 - Détail de la dotation de Missiessy 142

Figure 26 - Détail de l'origine des rentes 144

Figure 28 – Pierre Barthélémy Portal 166

Figure 27 – Résumé des écrits de Missiessy entre 1819 et 1823 167

Figure 29 - La fin de la marine à voile 178