HAL open science

Images du nettoiement du port de Toulon après le siège de 1793

Gilbert Buti

▶ To cite this version:

Gilbert Buti. Images du nettoiement du port de Toulon après le siège de 1793. Bois Jean-Paul. Défense des côtes et cartographie historique, Editions du CTHS, pp.149-162, 2002. hal-03647386

HAL Id: hal-03647386

https://amu.hal.science/hal-03647386

Submitted on 20 Apr 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

Actes du Congrès national des sociétés savantes

Images du nettoiement du port de Toulon après le siège de 1793

Gilbert Buti

Citer ce document / Cite this document :

Buti Gilbert. Images du nettoiement du port de Toulon après le siège de 1793. In: Défense des côtes et cartographie historique. Actes du 124e Congrès national des sociétés historiques et scientifiques, « Milieu littoral et estuaires », Nantes, 1999. Paris : Editions du CTHS, 2002. pp. 149-162. (Actes du Congrès national des sociétés savantes, 124);

https://www.persee.fr/doc/acths_0000-0001_2002_act_124_4_6069

Fichier pdf généré le 09/03/2022

Images du nettoiement du port de Toulon après le siège de 1793

Gilbert Buti

Persée creative commons

L'entretien des bassins d'un port – qu'il soit de commerce ou de guerre, grand ou petit, avec ou sans marée – demeure une préoccupation vitale pour les riverains et les usagers. Curage, dragage, creusement apparaissent comme autant d'impératifs ponctuant de manière incessante les rapports militaires et les délibérations communales. Ces opérations constituent à fortiori des tâches de première urgence après les conflits quand épaves et carcasses parsèment les plans d'eau, entravent la bonne circulation des hommes et des marchandises.

Dans sa longue histoire le port de Toulon dut faire face à plusieurs reprises à de telles obligations. Nous songeons bien entendu, dans un passé récent, à la situation portuaire au lendemain de la Seconde Guerre mondiale avec les conséquences du sabordage de la flotte de novembre 1942 et des bombardements aériens de 1943-1944. Nombreux sont les clichés montrant la dimension du désastre et laissant deviner la paralysie des activités maritimes.

Au XVIIIe siècle déjà, à deux reprises, avec une ampleur moindre mais avec de semblables répercussions, la cité maritime s'est trouvé confrontée à de tels problèmes. En 1707 d'une part, soit en pleine guerre de Succession d'Espagne, les troupes savoyardes de Victor-Amédée et les forces impériales du prince Eugène, appuyées par une partie de la flotte anglaise, réussirent à

«pousser au suicide la *Royale*[1]» en provoquant le sabordage de tous les vaisseaux du roi basés à Toulon. Faute de moyens et d'argent ces bâtiments restèrent immergés de très longs mois, sinon des années pour certains, avant leur renflouement.

En 1793, d'autre part, dans un contexte tout à fait différent, la ville et le port subirent d'importants dégâts posant de nouveau la question du nettoiement des bassins après les affrontements militaires.

La conduite de ces opérations, discrètes et peu glorieuses, reste souvent silencieuse dans notre documentation, excepté peut-être dans les comptabilités. Or, l'établissement d'un «dossier des travaux de nettoiement du port après le siège de 1793» par un des ouvriers de l'arsenal permet de suivre une partie de l'entreprise. L'épisode se révèle quelque peu extraordinaire dans la mesure où cet ouvrier a fait appel à l'image, sous la forme de cinq planches rehaussées de gouache, pour décrire les étapes des opérations les plus délicates. Piquée au vif par ce document exceptionnel, notre curiosité – pourquoi le taire? – nous conduit alors à partir à la rencontre de son auteur, un certain Joseph Honoré Baudet.

Après avoir tissé la toile de fond permettant de mesurer l'ampleur de la tâche à accomplir au lendemain du siège de 1793, nous suivrons sous la conduite de Baudet, chef des plongeurs de l'arsenal de Toulon, le déroulement des principales opérations, avant de nous interroger sur l'originalité et le sens de ce document ainsi que sur l'itinéraire de son auteur.

Le port de Toulon en 1793

Le siège de 1793 : quelques jalons

S'il apparaît hors de propos de relater ici l'histoire du siège de Toulon de 1793, dont la connaissance reste d'ailleurs toujours marquée de quelques zones d'ombre, nous devons en placer les principaux jalons. Peu après l'entrée des Anglais à Toulon, le 28 août 1793, le siège de la ville fut entrepris par les troupes républicaines placées sous le commandement de Dugommier, et aboutit à la reprise de la cité les 17 et 18 décembre de la même année. Les Anglais et leurs alliés, comprenant des contingents espagnols, napolitains, portugais et des renforts provenant de l'ordre de Malte, évacuèrent en toute hâte plusieurs milliers de personnes. Les opérations militaires provoquèrent de nombreuses destructions tant dans la ville que dans le port et l'arsenal. Ne restait alors sur place qu'un quart à un tiers de la population de 1789, soit moins de 20 000 habitants. Par décret de la Convention du 5 nivôse an II (25 décembre 1793) Toulon, «ville infâme», devint Port-la-Montagne et connut en même temps une répression difficile à évaluer (600 à 1000 victimes). Désirant faire de Toulon un «atelier de vengeance», la Convention ordonna aussitôt l'armement de tous les bâtiments disponibles et la construction immédiate de vaisseaux, frégates et corvettes.

1. D. DESSERT, *La Royale*..., 1996, p. 285.

Mais pour atteindre ces objectifs outre les besoins de main-d'œuvre et de munitions navales (bois, brais, câbles, futailles...), il fallait aussi débarrasser le port des nombreuses épaves laissées par les actions militaires.

Le port de guerre : état des lieux

Reconnaissons-le d'entrée de jeu, le coup fut rude mais le désastre finalement limité. Grâce à l'artillerie terrestre placée sous la conduite de Bonaparte, à la supériorité numérique des républicains et au dysfonctionnement de la coalition alliée, avec notamment les «maladresses» de l'amiral espagnol Langara, la flotte ne fut pas totalement anéantie[2].

L'escadre de la Méditerranée basée à Toulon comprenait avant le siège 31 vaisseaux de ligne (deux de 118 canons, quatre de 80 et vingt-cinq de 74) soit 35 pour 100 de la flotte de ligne française, auxquels il faut ajouter 27 frégates et corvettes. Sur cet ensemble 13 unités de grand combat furent perdues (davantage que cinq ans plus tard à Aboukir) soit 42 pour 100 de la flotte de ligne alors présente (tableau I).

Bâtiments perdus (avec nb de canons)			Bâtiments sauvés (avec nb de canons)		
Brûlés à Toulon	**Détruits à Livourne**	**Pris par les Anglais**	**Passés au Ponant**	**Levant puis Marseille**	**Restés à Toulon**
Triomphant, 80	*Scipion*, 74	*Commerce de Marseille*, 118	*Orion*, 74	*Dusquesne*, 74	*Commerce de Bordeaux*, 74
Suffisant, 74			*Apollon*, 74		*Ça-Ira*, 80
Dictateur, 74			*Entreprenant*, 74		*Tonnant*, 80
Centaure, 74			*Patriote*, 74		*Languedoc*, 80
Tricolore, 74					*Guerrier*, 74
Destin, 74					*Heureux*, 74
Héros, 74					*Sans-Culotte*, 118
Thémistocle, 74					*Peuple Souverain*, 74
Dugay-Trouin, 74					*Conquérant*, 74
					Censeur, 74
					Mercure, 74
					Alcide, 74
					Généreux, 74

Tableau I – Destin des vaisseaux de ligne de l'escadre de la Méditerranée. D'après V. Brun, Guerres maritimes de la France : le port de Toulon, *Paris, 1861, t. 1, p. 252.*

2. On pourra consulter : M. VOVELLE, «Toulon : un champ de bataille de la Révolution...», 1980; M. ACERRA, J. MEYER, *Marines et Révolution*, 1988, p. 159-163 et M. CROOCK, *Journées révolutionnaires à Toulon*, 1989.

Au total neuf bâtiments furent détruits sur place et quatre emmenés par les coalisés, avec par ailleurs, dix frégates, quatre corvettes et quatre gabares. Malgré ces pertes dix-huit vaisseaux de ligne restaient encore en état et pouvaient favoriser le redressement de la situation.

À côté des épaves des vaisseaux de lignes incendiés, peu nombreux mais encombrant la petite rade, figuraient dans les bassins plusieurs dizaines de modestes bâtiments de commerce (polacres, barques, bombardes, tartanes, bateaux), des engins de maintenance et de service (chalands, canots, chaloupes, pontons). En somme on dénombra près de cent vingt embarcations de ce type, auxquelles s'ajoutaient de multiples objets comme câbles, ancres, canons, boulets, obusiers...

Bref, la réorganisation du service maritime voulue par la Convention passait par la rapide remise en état de l'espace portuaire avec le retrait de ces obstacles. Cependant, les épaves ne bloquaient pas véritablement tous les accès au port car dans leur fuite précipitée les coalisés n'eurent pas le temps de mettre en place un plan de destruction destiné à le rendre vraiment impraticable.

Premiers travaux : succès et blocage

En un peu plus d'une année, de février 1794 à mars 1795, les autorités portuaires réussirent, en faisant appel à des ouvriers réquisitionnés et à des hommes de la chiourme, à nettoyer une large partie du port. «Du fond de la mer dans la rade et le port la Montagne» furent ainsi retirés 118 bâtiments, près de 500 canons et de 15 000 boulets, près d'une centaine d'ancres et autant de câbles de 120 brasses (tableau II). «Divers objets et matières» complètent ce copieux ensemble : futailles, barriques cerclées de fer, gouvernails, feuilles de cuivre pour doublage, tuyaux, poulies, pinces, grappins[3]...

Quantités	Bâtiments
1	Frégate *La Sultane*, 34 canons, mise en ponton
2	Navires dont un de 200, l'autre de 300 tonneaux
7	Gabares d'environs 40 tonneaux
1	Ponton de 100 tonneaux
1	Polacre
7	Tartanes
1	Bombarde
19	Chalands
38	Chaloupes, grandes et moyennes
12	Bateaux
15	Canots
7	Bateaux plats pour curage du port
5	Machines à curer ou cures môles
2	Chattes de 30 tonneaux

Tableau II – «Bâtiments de différentes grandeurs et de différents usages retirés du fond de la mer, Port-la-Montagne, 8 germinal an III.»

3. Arch. mun. Toulon, L2-VII/8.

Dans cet inventaire ne figurent cependant pas les restes des plus grosses pièces. Seule la carcasse du vaisseau *Le Centaure* de 74 canons, «ayant charbonné par l'effet du feu», a été en partie dépecée par quartiers. Mais, affirme aussitôt l'ordonnateur du port en mars 1795, «on prépare un appareil de manœuvres pour soulever la carcasse du vaisseau incendié *Le Destin* après laquelle on opérera pour soulever toutes les autres[4].» En fait il faudra attendre près de dix ans et plusieurs essais infructueux, pour que soient menées à bien les opérations de nettoiement.

L'enlèvement des carcasses des vaisseaux incendiés

Premiers succès : le *Thémistocle*

Au début du XIXe siècle les préfets maritimes eurent à cœur de débarrasser le port des carcasses des vaisseaux incendiés. Selon le préfet Ganteaume, les carcasses obstruaient l'arsenal en dix points et gênaient certains mouvements, comme ce fut d'ailleurs le cas lors de la préparation de l'expédition d'Égypte (1798). Par ailleurs leur présence ne rappelait-elle pas aux Toulonnais un humiliant épisode de leur proche passé? Aussi ce ne fut pas vraiment un hasard si la première tentative porta, en 1801, sur les restes du vaisseau *Le Thémistocle*. Ce bâtiment de 74 canons représentait pour les républicains les douloureux événements du siège dans la mesure où il servit de ponton pour entasser les centaines de prisonniers patriotes durant l'automne 1793. D'aucuns à Toulon souhaitaient d'ailleurs l'envoi de ces prisonniers dans les mines du Pérou[5]. Au moment de la reprise de la ville des prisonniers réussirent à quitter le navire en feu pour combattre contre les coalisés, reprendre en main la cité et participer à la répression.

L'opération visant à extraire la carcasse du *Thémistocle* coulé dans la rade fut menée en deux temps, sous le contrôle du directeur du port La Bretèche. Dans un premier temps les autorités portuaires passèrent un accord avec des pêcheurs napolitains afin de retirer les objets lourds, gênants et récupérables (canons, boulets, pierriers, filins, câbles, ancres...) se trouvant dans la carcasse et à proximité. Ces pêcheurs napolitains étaient en fait de remarquables plongeurs pratiquant la pêche du corail sur les côtes provençales. Les patrons Vincenzo Monaco et Gennaro Giordano, considérés comme des «entrepreneurs de travaux publics», signèrent un contrat accompagné de diverses conditions relatives aux fournitures, aux paiements, au tri des objets sauvés, au versement pour la Caisse des invalides. Ainsi, l'article deux prévoyait pour la paye des plongeurs :

- les deux tiers du fer des clous et du plomb;
- la totalité du bois;
- la moitié du cuivre;
- la moitié des matières de fonte du cuivre;

4. Arch. mun. Toulon, L2-VII/8, 23 mars 1795.
5. V. BRUN, *Guerres maritimes : le port de Toulon*, t. 1, p. 234.

– 72 francs par canons de 36; 60 francs pour ceux de 24;
– 48 francs par canons de 18; 36 francs pour ceux de 36; 24 francs pour les autres[6].

Une fois l'allégement des carcasses réalisé intervint la seconde opération et l'entrée en scène de Joseph Honoré Baudet pour soulever, avec succès, les restes du *Thémistocle* afin de les diriger dans un bassin du port pour dépeçage.

Les travaux retrouvés de Joseph Honoré Baudet

Nous pouvons suivre le déroulement des opérations majeures grâce à une série de douze étonnants dessins rehaussés de gouache et regroupés en cinq planches d'environ 32 centimètres sur 65, exécutés par le responsable des opérations à savoir Joseph Honoré Baudet[7]. Ce dernier alors âgé d'une quarantaine d'années, figure, dès 1791, parmi les ouvriers inscrits à l'arsenal de Toulon en qualité de plongeur[8]. Depuis le XVIIe siècle la marine entretient d'une manière permanente des plongeurs chargés de récupérer les objets dans les ports ou de dégager les ancres prises dans les rochers; de multiples projets de scaphandres voire de sous-marins furent régulièrement proposés afin de se substituer aux plongeurs et d'aller dans des eaux plus profondes[9]. Joseph Baudet, contremaître plongeur en 1793, se trouvait donc à Toulon au moment du siège, mais nous ignorons quelle fut alors son attitude. Au vrai, nous perdons sa trace jusqu'en 1798 date à laquelle nous le voyons participer à des plongées au large des îles d'Hyères, peut-être pour récupérer des objets de l'*Alcide*, vaisseau de l'escadre de l'amiral Martin qui explosa en 1795, après avoir été incendié par l'escadre anglaise de Hotham[10]. En 1801, au moment des opérations engagées pour retirer la carcasse du *Thémistocle*, Baudet occupe la fonction de chef des plongeurs du port de Toulon[11].

Les «travaux extraordinaires» de Joseph Honoré Baudet

Pour mener à bien les «travaux extraordinaires de nettoiement du port», Joseph Baudet a dû mettre au point certains instruments. Il les présente d'ailleurs lui-même, non sans fierté, sur la première planche de ses croquis

6. Arch. mun. Toulon, L2 VII/9. Soumission pour le sauvetage des divers effets provenant des carcasses des vaisseaux et autres bâtiments de la République incendiés et coulés bas lors de l'évacuation du port de Toulon par les ennemis de la République, le 9 prairial an IX (29 mai 1801).
7. «Enlèvement des carcasses des navires incendiés par les Anglais au moment de leur départ de Toulon» (Clichés : G. Buti). Arch. mun. Toulon, L2 VII/9. Document signalé par mon collègue et ami Antoine Tramoni, professeur agrégé d'histoire, responsable du Service éducatif des archives pour le département du Var ; qu'il me soit permis de lui exprimer ici ma plus vive gratitude.
8. Service historique de la marine, Toulon, 2G1-30, fol. 40 num. 3665.
9. On pourra à ce sujet consulter le catalogue de l'exposition *Sur l'eau... Sous l'eau... Imagination et techniques dans la Marine (1680-1730)*, Paris, Archives nationales, mai-décembre 1986.
10. Arch. mun. Toulon, L2-VII/9, 18 frimaire an VII (8 décembre 1798).
11. Arch. mun. Toulon, L2 VII/9, 9 prairial an IX (29 mai 1801).

(fig. 1). « Sonnette », « ciseaux », « râteaux », « mouton », et « câbles d'embraguement[12] » forment l'outillage grâce auquel la carcasse du *Thémistocle* put être rompue. En somme, Joseph Baudet dévoile ici les armes lui ayant permis de terrasser enfin le vaisseau de triste mémoire. Dans cette représentation du devoir accompli se mêlent donc à la fois le sentiment patriotique de l'auteur et la fierté de la prouesse technique réalisée avec des engins « inventés » à cette occasion.

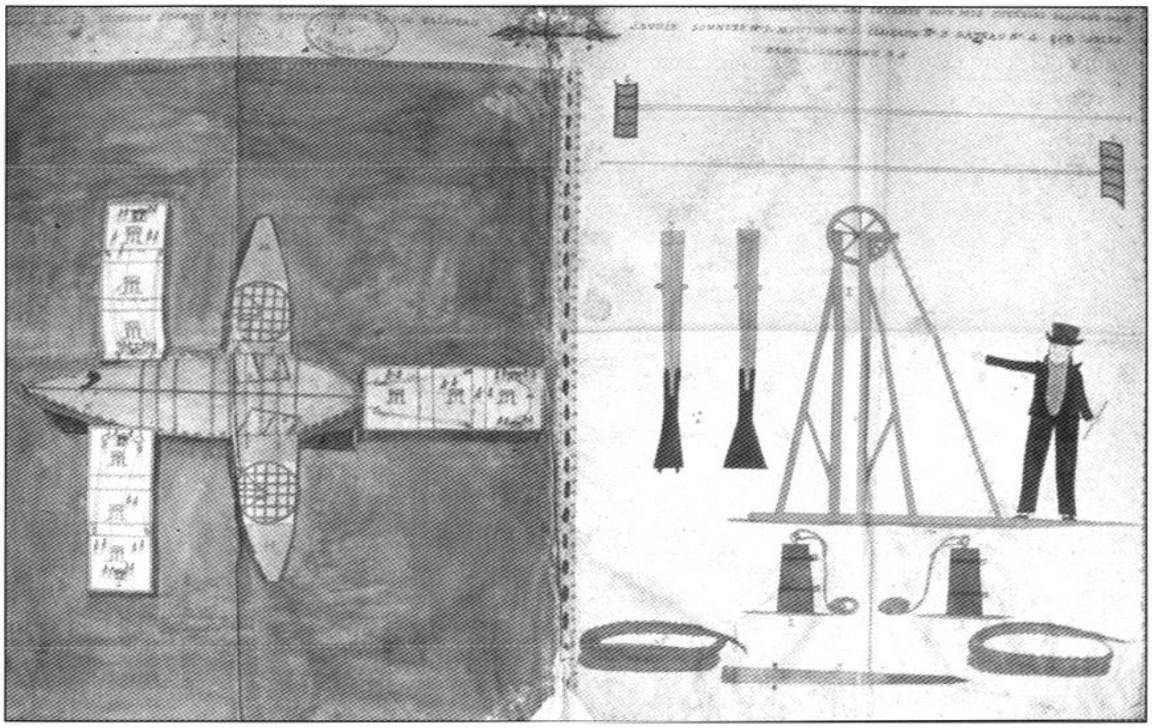

Figure 1 – À gauche : « Enlèvement du vaisseau le Thémistocle, coulé en rade, démoli dans l'an 12, Joseph Honoré Baudet entrepreneur dudit vaisseau ». À droite : « Voilà tous les instruments que j'ai inventés pour mes ouvrages ». Joseph Honoré Baudet (détail).

Telle une notice d'utilisation la deuxième planche explique, en quatre étapes, la marche à suivre pour venir à bout des carcasses : membrures brisées à l'aide de la sonnette et des ciseaux mis en place par des plongeurs sous le regard avisé de Baudet, retrait du lest et autres matériaux avec les râteaux, accrochage de la carcasse à l'arrière d'un ponton, enlèvement de l'épave à l'aide de cinq pontons et de treuils. Ainsi se trouve hissé – est-ce un hasard ? – le *Triomphant*, vaisseau de 80 canons (fig. 2).

12. Embraguer, ou *embragar* en langue d'oc, est à rapprocher d'embraquer qui signifie « tirer à force de bras une corde dans le vaisseau ». Voir A. JAL, *Nouveau glossaire nautique*, Paris, CNRS, 1988.

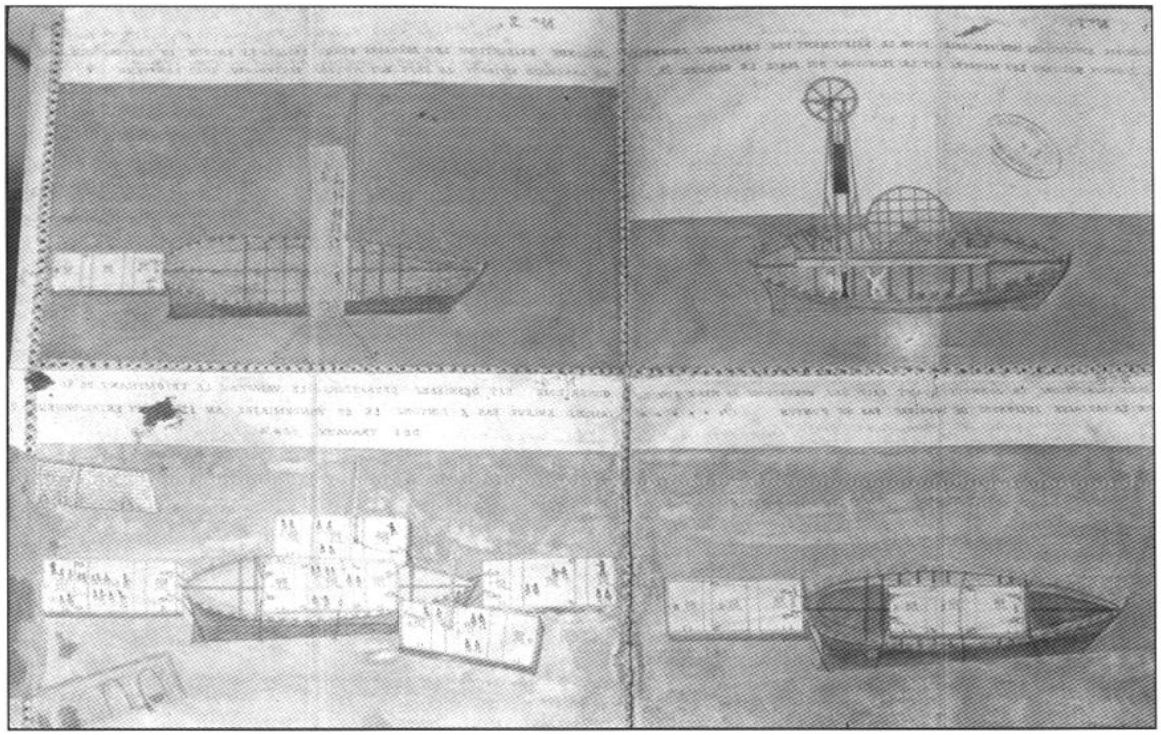

Figure 2 – «Les opérations pour le relèvement des carcasses, par Baudet, entrepreneur».

Une troisième planche, présentant les neuf vaisseaux, à commencer par le *Thémistocle*, suivis des deux corvettes anglaises et des cinq frégates françaises, expose assurément le «tableau de pêche» de Baudet. Certes, ici le savoir-faire du technicien s'efface quelque peu, mais n'acquiert-il pas en même temps légitimité et force supplémentaires devant l'ampleur de la tâche réalisée avec succès?

Les deux dernières planches décrivent les opérations de dépeçage des carcasses après leur acheminement dans la darse neuve, près de l'île de la mâture, non loin de la corderie et de la boulangerie de Castigneau (fig. 3). Pour mener à bien ces diverses manœuvres les préfets maritimes, à l'instar du général Emeriau en 1804, firent régulièrement appel aux plongeurs napolitains, par l'intermédiaire de l'ambassadeur français à Naples, et utilisèrent amplement les «hommes en casaques rouges», autrement dit les bagnards toulonnais.

Les efforts durèrent sept ans, ponctués de fréquentes interruptions dues en grande partie à la suspension des travaux durant l'hiver (avec départ des plongeurs napolitains) et au «mauvais temps contrariant parfois les opérations le restant de l'année[13]».

13. Service historique de la marine, Toulon, 2A145, Correspondance avec le ministre, 7 vendémiaire an XIV (29 septembre 1805).

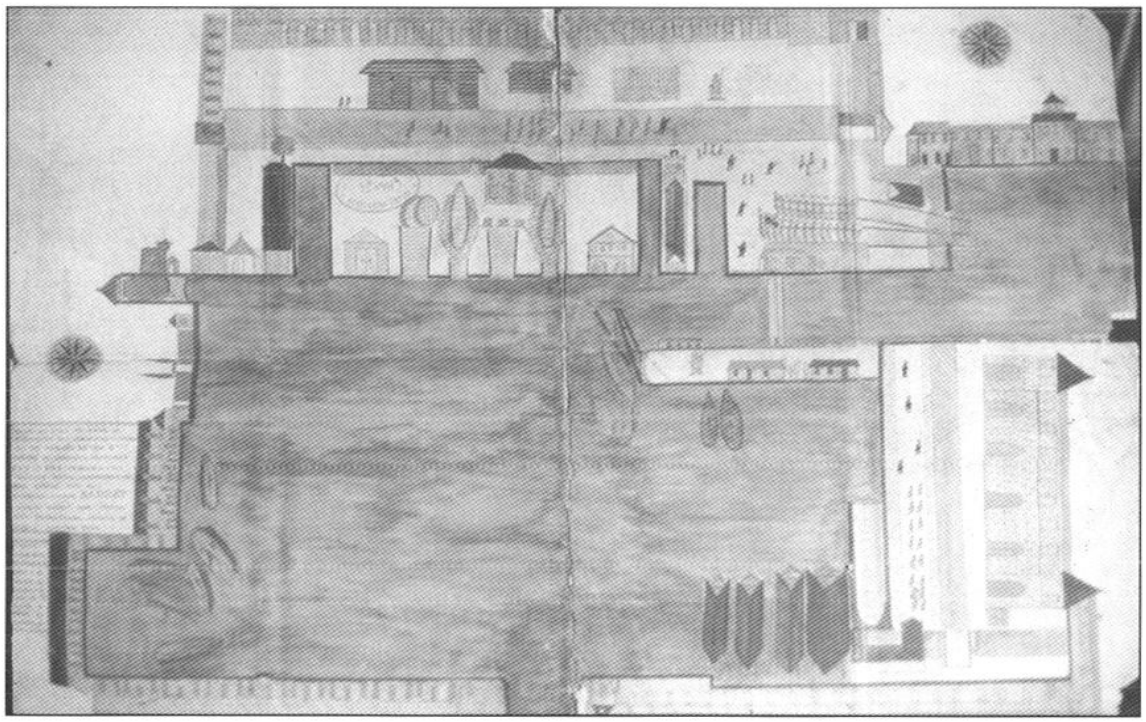

Figure 3 – « Plan du port de Toulon et placement des carcasses coulées par les Anglais en l'an II ».

Signant la dernière planche présentant le «plan du port de Toulon avec placement des carcasses coulées par les Anglais en l'an II, relevées et conduites à Castigneau pour y être démolies», le chef des plongeurs n'oublie pas, au terme de sa mission, de rappeler que «ces travaux extraordinaires ont été dirigés par moi Honoré Joseph Baudet, ayant réussi dans toutes mes opérations jusqu'à ce 1er janvier 1808» (fig. 4).

Joseph Honoré Baudet, héritier et novateur

Au-delà de cette simple lecture il faut creuser plus avant le terrain de l'enquête si nous désirons décrypter le sens du document. Cette volonté nous conduit aussitôt vers deux questions banales mais essentielles. Quelles furent la fonction du dossier technique et la destination du rapport d'activité? Dans quelle mesure l'origine, la formation et l'itinéraire de Joseph Honoré Baudet éclairent-ils son action et sa démarche, en somme son savoir-faire?

Aux racines du savoir-faire de Joseph Honoré Baudet

À partir d'éléments dispersés et fragmentaires nous pouvons assembler quelques pièces pour approcher, sinon recomposer, ce personnage brièvement sorti de l'anonymat.

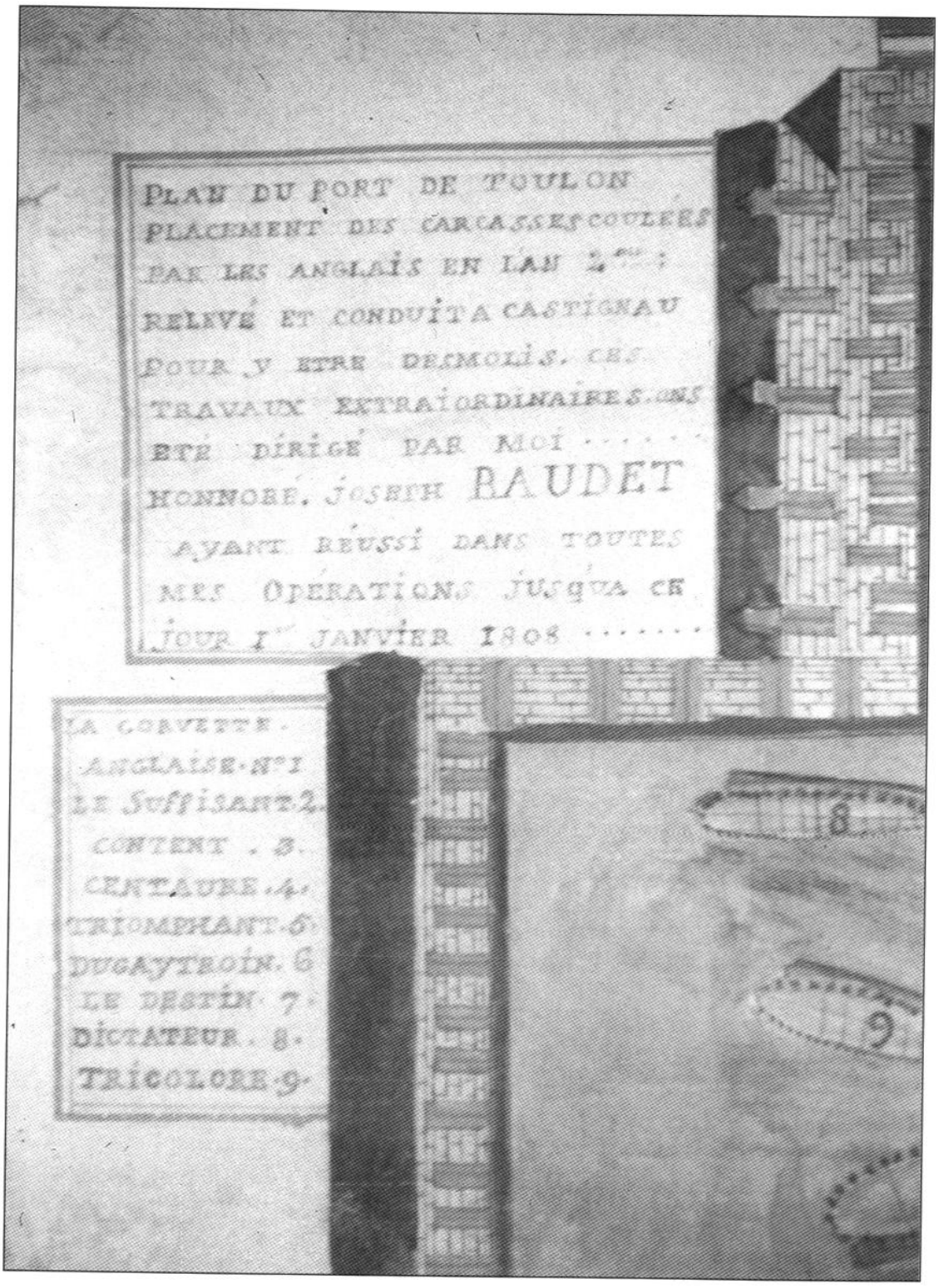

Figure 4 – « Travaux extraordinaires dirigés par moi Baudet » (détail).

Avouons-le d'entrée de jeu et sans grande surprise, le monde de la mer a façonné la vie et le destin de Joseph Baudet. En effet, Saint-Tropez, où ce dernier vit le jour en 1762, était alors à la fois un important port d'armement, pour le cabotage et le commerce lointain, et un centre réputé de construction navale, et ce encore sous l'Empire comme le signale à juste titre le préfet Fauchet[14]. À l'image de la société tropézienne la famille Baudet se trouve imprégnée par les choses de la mer. Son père, dit tantôt maître charpentier[15], tantôt constructeur de bâtiments de mer[16] possède des parts ou quirats sur plusieurs navires de la flotte marchande locale[17]. Avec les Guérin et les Sevoule, les Baudet forment une des trois grandes familles locales de constructeurs de navires marchands. Par ailleurs son grand-père maternel, son parrain, l'époux de sa marraine et son beau-père appartiennent tous au groupe des capitaines de bâtiments de commerce[18].

Dans ces conditions ne soyons pas vraiment étonnés de trouver très tôt le jeune Joseph Baudet inscrit sur les registres du service des classes parmi les mousses puis les matelots[19]. À partir de Saint-Tropez et de Marseille il participe à des campagnes au commerce en direction du Levant (bassin oriental de la Méditerranée) et sert sur les vaisseaux du roi pendant la guerre d'Indépendance américaine, désertant une première fois à Brest (1781) et une seconde fois à Cadix (1783) d'où il «est passé dans l'Inde sur un vaisseau portugais». Nous le retrouvons ensuite, près d'une décennie plus tard et autant de silence, parmi les plongeurs à l'arsenal de Toulon.

Enfin, la mémoire collective tropézienne a sans nul doute transmis au jeune Joseph Baudet le souvenir d'un certain Barthélemy Barrallier[20]. Ce dernier, simple patron de barque, avait réussi entre 1722 et 1727 à débarrasser le port de Toulon des carcasses de huit bâtiments de guerre enfoncés dans la vase, certains depuis le siège de 1707[21]. L'intendant Mithon, après les échecs des maîtres-constructeurs toulonnais Levasseur et Coulomb, avait accepté les services de Barrallier et ceux-ci furent couronnés de succès.

Mais surtout Barthélemy Barrallier intervint à Saint-Tropez, en 1748, car les carcasses de cinq galères espagnoles incendiées par les Anglais encombraient le port depuis 1742[22]. Après l'échec de maître Aubert, entrepreneur marseillais, Barrallier réussit à retirer les carcasses calcinées et à libérer le port en 1748[23]. Ce succès eut un grand retentissement à Saint-Tropez, et non

14. FAUCHET, préfet, *Statistique du département du Var*, Paris, Impr. des Sourds-Muets, an X, rééd. Testu, 1805. Une thèse, que nous terminons actuellement, apportera d'amples précisions au sujet de ce port provençal aux XVIIe et XVIIIe siècles.
15. Arch. dép. Var, 3E24-160, 17 mars 1761.
16. Arch. mun. Saint-Tropez, GG61, 26 mars 1762.
17. Arch. dép. Var, 3E24-160, 25 septembre 1762.
18. Arch. mun. Saint-Tropez, GG61, 26 mars 1762 et Service historique de la marine, Toulon, 2G1-30.
19. Service historique de la marine, Toulon, 4P100 fol. 13 num. 52 puis 4P58 fol. 82 num. 491.
20. E. DAVIN, «Un renfloueur de navires à Toulon...», 1965.
21. Service historique de la marine, Toulon, 2A148.
22. Arch. nat., B III-410, fol. 401 à fol. 416.
23. Arch. dép. Var, 3E24-148, fol. 378.

seulement parmi les gens de mer. Nul doute que l'exploit ait été raconté à Joseph Baudet, ne serait-ce que par son père, charpentier et constructeur de navires, attentif aux opérations de nettoiement.

Dans ces conditions le processus d'acquisition, d'expérimentation et de mémorisation des savoirs techniques se trouve assurément chez Joseph Baudet à la fois dans la pratique de la mer et dans l'environnement familial sous ses multiples facettes, y compris celle de vecteur de mémoire.

Barthélemy Barrallier a fait preuve de discrétion quant aux moyens mis en œuvre et aux engins utilisés. Volonté délibérée fondée sur le souci du secret ou incapacité à faire autrement chez celui dont l'intendant Mithon aimait à souligner les «talents» mais aussi la «grossièreté et l'ignorance»? Rien de tel chez Baudet : autre temps, autre tempérament.

Objectifs de la démarche

Afin de mettre en valeur son savoir-faire Joseph Baudet a adopté une forme d'expression dont le caractère «extraordinaire» doit être nuancé. L'usage du dessin, l'emploi du croquis et la réalisation de plans se retrouvent couramment à l'arsenal de Toulon, comme dans ceux de Brest et de Rochefort, qui apparaissent alors comme autant de laboratoires scientifiques. Joseph Baudet s'inscrit très modestement dans une lignée longue et autrement plus prestigieuse allant des ingénieurs Thomas, La Garouste, Chabert au temps de Louis XIV à l'ingénieur-général Antoine Groignard à la fin de l'Ancien Régime, en passant par Duhamel du Monceau. Bien entendu il demeure hors de question d'établir la moindre comparaison entre ces techniciens : nous ne sommes pas dans de mêmes mondes.

Le traitement de l'image semble répondre dans le cas de Baudet à des objectifs particuliers. Le chef des plongeurs de l'arsenal expose la technique, montre les outils «inventés» et se place résolument au cœur des opérations. En s'affichant de la sorte nous pouvons deviner une réelle fierté, une dose de patriotisme et le souci de ne pas être tenu à l'écart d'une réussite que tendent à s'approprier le directeur du port et le préfet maritime. Ce dernier n'écrit-il pas au ministre «s'être occupé lui même de cette opération difficile[24]»?

Formé sur le tas, par l'expérience de la mer et par celle des hommes, Joseph Baudet souhaite assurément faire reconnaître ses compétences professionnelles acquises empiriquement et obtenir en contrepartie les fruits de ses talents : une fonction nouvelle en cette période de réorganisation de l'arsenal, un brevet ou une gratification? Le désir de promotion et d'ascension sociale par les compétences techniques n'est pas original dans le monde de l'arsenal et a été souligné pour les générations précédentes. Pareille opération n'a-t-elle pas aussi été déterminante dans la carrière du probable modèle de Baudet à savoir Barthélemy Barrallier? En effet ce dernier avait été largement récompensé par les autorités maritimes : obtention de travaux portuaires (curage et creusement de bassins), mais aussi argent et protection lui ayant permis

24. Service historique de la Marine, Toulon, 2A145, 30 brumaire an XIV (21 novembre 1805).

d'ouvrir, à partir de 1755, avec ses fils, des chantiers de construction navale à l'entrée du port de Toulon. Dans sa représentation de la *Darse vieille*, en date de 1756, Joseph Vernet n'oublie pas d'ailleurs de signaler ce chantier nouveau avec deux bâtiments en construction[25]. À suivre les destins de Joseph Baudet et, incidemment, de Barthélemy Barrallier, nous observons chemin faisant une logique entre la construction, l'utilisation, la démolition et peut-être, tout au moins pour le second, la conception des navires[26].

Mais Joseph Baudet, ouvrier de l'arsenal et non entrepreneur privé, ne connaît rien de tel. En novembre 1812, âgé de cinquante ans, il se trouve «congédié» du port de Toulon, ne pouvant plus continuer ses services «pour raison de santé[27]». Les dessins furent-ils exécutés à ce moment-là dans le but d'obtenir une pension à la hauteur des services rendus et peut-être surévalués? Ont-ils été transmis aux autorités de la Marine lors de l'établissement des états de service, soit en 1817? Une aigle impériale dominant la première planche du dossier réalisé entre 1808 et 1812 semble avoir été effacée énergiquement par la suite : ce geste ne daterait-il pas de la procédure administrative engagée dix ans plus tard[28]?

À l'historien penché sur de volumineux et austères dossiers ces images du temps passé glissées dans une mince liasse apportent, pourquoi ne pas l'avouer, une réelle fraîcheur, un moment de récréation sinon de rêverie. Ces planches maladroites mais étonnantes ne tiennent-elles pas dans leurs composantes et leur construction à la fois de la notice technique, du mode d'emploi, de l'affiche publicitaire et de la bande dessinée? Elles ne prétendent ni bouleverser nos connaissances, ni dévoiler des technologies porteuses de futures innovations.

Conservant encore une part de mystère elles jettent toutefois quelque lumière sur un instant sans éclat de la vie du port de guerre. Ces dessins nous permettent enfin et surtout d'atteindre un homme à la croisée de deux cultures, de deux mondes et d'extraire de l'anonymat un destin «englouti». Bref, d'offrir à un être oublié «une seconde chance d'entrer dans la mémoire de son siècle[29]».

25. J. Boudriot, «Les ports de France de Joseph Vernet», 103, 1971, p. 21-28; L. Manœuvre et É. Rieth, *Joseph Vernet...*, 1994.
26. Ces itinéraires permettent de verser quelques pièces à un dossier récemment ouvert : É. Rieth, «Concevoir et construire les navires...», 1998.
27. Service historique de la Marine, Toulon, 2G1-30, fol. 40 num. 3665.
28. Bien qu'estompée cette représentation reste tout de même très légèrement visible sur le document.
29. A. Corbin, *Le monde retrouvé de Louis-François Pinagot...*, 1998, p. 8.

Bibliographie

ACERRA, M. et MEYER, J., *Marines et Révolution*, Rennes, Ouest-France, 1988.

BOUDRIOT, J., «Les ports de France de Joseph Vernet. Le vieux port de Toulon», *Neptunia*, 103, 1971, p. 21-28.

BRUN, V., *Guerres maritimes : le port de Toulon,* Paris, Plon, 1861, 2 vol.

CORBIN, A., *Le monde retrouvé de Louis-François Pinagot. Sur les traces d'un inconnu (1798-1876),* Paris, Flammarion, 1998.

CROOCK, M., *Journées révolutionnaires à Toulon*, Paris, J. Chambon, 1989.

DAVIN, E., «Un renfloueur de navires à Toulon au XVIIIe siècle : Barthélemy Barrallier», *Provence historique*, t. 15, fasc. 62, 1965, p. 261-268.

DESSERT, D., *La* Royale. *Vaisseaux et marins du Roi-Soleil*, Paris, Fayard, 1996.

MANŒUVRE, L. et RIETH, É., *Joseph Vernet (1714-1789) : Les ports de France,* Arcueil, Anthèse, 1994.

RIETH, É., «Concevoir et construire les navires. De la trière au picoteux», *Revue d'anthropologie des connaissances*, vol. XIII, n° 1, 1998.

VOVELLE, M., «Toulon : un champ de bataille de la Révolution (1789-1815)», dans M. Agulhon (dir.), *Histoire de Toulon*, Toulouse, Privat, 1980, p. 165-210.

124e Congrès national des sociétés historiques et scientifiques, Nantes, 1999, Défense des côtes, p. 149-162.