



La révolution navale de Colbert fondatrice de la Marine de France

Patrice Grimald,
Docteur en Histoire

Patrice Grimald, docteur en Histoire, propose aux lecteurs de la Revue maritime un texte extrait de sa thèse, couronnée par les félicitations du chef d'état-major de la marine. À l'heure des analyses critiques (parfois aux limites de l'anachronisme) du personnage de Colbert, l'auteur opère le rappel nécessaire de son œuvre navale et maritime.

En 1663, Jean-Baptiste Colbert, membre du Conseil de navigation, soumit à Louis XIV un mémoire accablant sur l'état naval du Royaume : « Depuis dix ans l'on n'avait jamais vu en mer plus de deux ou trois vaisseaux de guerre français [...]. Tous les magasins de guerre [sont] entièrement dénués de toutes choses ; les vaisseaux réduits à vingt ou vingt-deux, plusieurs même hors d'état de servir ayant presque péri dans le port, sans servir, faute de radoub ; les capitaines [sont] inexpérimentés par une si longue cessation ; les meilleurs matelots passés au service de l'étranger, faute de trouver de l'emploi en France [...] »¹.

En ce temps, l'Espagne navale déclinait face aux Pays-Bas qui disposait de quatre-vingt-quatre vaisseaux au Ponant, et à l'Angleterre puissance montante depuis la seconde partie du XVI^e siècle dans le sillage des John Hawkins, Walter Raleigh, Martin Frobisher et surtout Francis Drake, redoutables pirates et trafiquants d'esclaves, anoblis par la reine Elisabeth I^{er} pour services éminents rendus à la Couronne anglaise.

La Marine royale de France, en 1661, était alors limitée à dix-huit galères dont six opérationnelles, et dix-huit vaisseaux dont neuf en état d'appareiller.

1. CLEMENT Pierre, Lettres, instructions et mémoires de Colbert, tome III, op. cit., p. 699.

La révolution navale de Colbert fondatrice de la Marine de France

Conscient de l'inexpérience maritime de Louis XIV, de culture essentiellement terrienne, le ministre s'interrogeait sur la façon de pousser auprès du Roi son grand projet de fondation d'une Marine royale permanente dont l'embryon constitué par Richelieu avait été laissé en déshérence durant le gouvernement de Mazarin, les graves troubles intérieurs et extérieurs avaient accaparé son attention : guerres contre la domination européenne des Habsbourg, guerres de religions et Frondes.

Quand il fut promu, le 16 février 1669, secrétaire d'État de la Maison du Roi, puis, le 7 mars suivant, secrétaire d'État à la Marine lors de la création de cette fonction, Colbert gagna toute latitude pour « Rétablir la gloire et l'honneur du Royaume sur la mer en remettant sur mer un nombre considérable de vaisseaux »², et pour « doter la France d'une puissance maritime, militaire et économique, qu'elle n'avait encore jamais possédée au cours de son histoire »³.

L'occasion s'offrait à lui, en combinant ses emplois, de relier la mer à l'étang, et d'installer sous les yeux de Louis XIV, d'insérer dans son quotidien, comme un rappel permanent, les navires et les méthodes innovantes qu'il voulait promouvoir.

Dès lors, dans le cadre de l'aménagement du Grand Canal de Versailles et du développement de la Flottille voulue par le Roi sur cette vaste scène nautique, Colbert lança aussitôt son grand projet d'optimisation des connaissances scientifiques et techniques appliquées au domaine naval au moyen de « modèles » navigants, et d'active promotion de la flotte royale.

Le développement de la Marine, en tous ses composants, devint alors un enjeu stratégique pour le Royaume.

Le rôle élémentaire accompli par la flottille du grand canal de Versailles

A la fin de la décennie 1660, le Grand Canal, à peine ébauché, recevait déjà les navires ambassadeurs des flottes du Levant et du Ponant : une galiote, un brigantin et un vaisseau de 5^e rang, navires de tailles réelles, pas des réductions, que rejoignirent, au milieu des années 1680, la *Grande galère*, le second vaisseau aux armes du Roi, le troisième orné de la couleuvre des Colbert, le *Modèle* de Tourville et celui de Duquesne. Des navires provenant des États les plus avancés dans les techniques navales – Espagne, Venise, Hollande,

2. *Ibidem*, tome I, p. 94.

3. TAILLEMITE Etienne, Colbert et la Marine, in *Actes du colloque « Un nouveau Colbert »*, Paris 1985, p. 229-239.



Angleterre – vinrent compléter la Flottille, à côté d'un « bateau pliable », d'un navire « mu par un moulin à vent », et même d'un sous-marin, tous spécimens didactiques destinés à stimuler la réflexion et favoriser l'invention. Un « canot à roues latérales » entraînés par « une sorte de cabestan » participait aussi, en 1673, à ce groupe, constituant le premier prototype naval officiellement construit dans le but de libérer la marine de l'empire du vent. Il se place ainsi à l'aube de la navigation motorisée.



Flottille du Grand Canal de Versailles, Bassin d'Apollon, Gravure du XVII^e siècle, Adam Perelle (1640-1695)

La Flottille royale de Versailles forma ainsi une sorte de cabinet de curiosités nautiques.

En outre, un rôle d'études et d'essais fut attribué au Grand Canal. Ce vaste plan d'eau constitua, en effet, le laboratoire d'analyse et de comparaison des techniques navales en usage à l'époque parmi les nations maritimes. Prolongement aquatique du château, lieu de détente et de festivités de la Cour, le Canal fut aussi un vecteur influent d'exercices intellectuels et pratiques dans le cadre du développement technique de la Marine de France.

L'essentiel, cependant, n'était pas alors de constituer ici, avec ces spécimens, des prototypes aux caractéristiques immédiatement applicables en production, ce qui ne pouvait pas être faute de connaissances suffisantes, par exemple en hydrographie, mais d'animer un courant d'idées, de promouvoir des recherches concrètes qui généreront progressivement des innovations et des progrès tangibles et durables.

La révolution navale de Colbert fondatrice de la Marine de France

Cette dynamique novatrice menée par Colbert encourageait et valorisait les inventions françaises ou, à défaut, la reproduction de technologies étrangères qu'il avait achetées ou dont ses émissaires avaient pu se saisir. Car cette politique de croissance était accompagnée d'une active opération d'espionnage industriel.

La collecte internationale des informations et compétences techniques

De nombreuses informations relatives à la Marine vénitienne furent rapportées et transmises à Colbert en 1669 par le marquis de Langeron à son retour de la campagne contre les Turcs qu'il venait d'effectuer sur les navires de la République. En 1669 aussi, Colbert envoya en Italie et dans l'île de Malte le fils de Nicolas Arnoul, intendant des galères depuis 1665, pour s'informer sur place de tout ce qui concernait les galères du Pape, de Venise, de Florence et de Malte. La même année, il dépêchait en Hollande Etienne Hubac, un maître-charpentier de marine, pour examiner les gabarits des vaisseaux qui y étaient construits. L'année suivante, celui-ci était en Angleterre pour en étudier la flotte. En 1671 et 1672, il envoya son fils aîné, le marquis de Seignelay, en mission de renseignement à Gênes, à Venise, en Hollande et en Angleterre.

La collecte d'indications structurelles et techniques se doublait d'une recherche très résolue de compétences étrangères ou possédées par des Français expatriés, incitées à servir en France pour y combler des lacunes handicapantes en ressources humaines.

De fait, toutes les spécialités techniques – pas seulement de Marine – étaient concernées par cet activisme international. Pour la Marine, Colbert fit venir, notamment d'Italie, d'Angleterre, des Pays-Bas et des villes hanséatiques les constructeurs navals et artisans des métiers maritimes nécessaires à ses projets.

La révolution navale

La date du 18 février 1669, à laquelle Jean-Baptiste Colbert fut nommé secrétaire d'État à la Marine, marque pour la Marine française l'ouverture d'une ère nouvelle.

L'action déterminante menée par Colbert dans une situation où les événements politiques avaient pratiquement fait table rase du passé, constitua une véritable révolution en tous domaines de l'institution navale : « Le redressement de la Marine intervient dès le début du règne de Louis XIV. Plus que d'un redressement, il s'agit, en réalité, d'une véritable création dont les effets se feront sentir





jusqu'à la fin de la marine à voile et même au-delà »⁴.

Dans le cours des décennies 1670 et 1680, sous son impulsion perpétuée après sa mort, en 1683, par son fils et successeur, le marquis de Seignelay, un train de règlements et d'ordonnances furent les instruments de cette énergique entreprise de redressement national, notamment :

- L'ordonnance du 13 août 1669 sur les Eaux et Forêts, constituant l'assise de la politique forestière du Royaume conçue notamment au regard des besoins de la construction navale,
- Le règlement du 4 juillet 1670 sur le classement des navires en cinq rangs selon le nombre de canons et de ponts, et l'aménagement des châteaux de poupe, suivi de celui des « frégates légères »,
- Le règlement du 22 mars 1671 relatif à la création des Conseils de Construction dans chaque port militaire,
- Le règlement du 10 février 1674 visant à normaliser les constructions navales,
- L'ordonnance du 31 octobre 1678 ordonnant la réalisation d'un modèle précis de chaque type de vaisseaux construit dans le Royaume,
- La Grande Ordonnance de la Marine du « mois d'Août 1681 » : « Ses mérites étaient grands et nouveaux. Pour la première fois au monde, elle présentait, pour l'ensemble du Droit maritime, un Code complet traitant aussi bien de la matière du commerce et des contrats que d'administration, de police, de procédure, de pêche, de navigation et des gens de mer. »⁵
- L'ordonnance du 16 septembre 1683 portant obligation d'établir un modèle réduit, et deux dessins, l'un de plan et l'autre de coupe, du navire projeté, préalablement à sa construction,
- La grande ordonnance sur la Marine du 15 avril 1689 *Pour les armées navales et les arsenaux de Marine*, document directeur de l'architecture navale, et clef de voute réglementaire de l'édifice conçu par Colbert : elle constitua le socle réglementaire de la Marine de France durant deux siècles, dont proviendra aussi la qualité renommée de la construction navale française.

La dynamique impulsée par Colbert va bouleverser les idées, les méthodes et les hommes. Plus rien, désormais, ne sera comme avant.

Conception des navires : la longue marche de l'empirisme aux plans

Au début des années 1670 les plans n'existaient pas. Le savoir restait enfermé dans le secret des familles de maîtres-charpentiers de marine, souvent illettrés, qui ne le transmettaient – par oral – que de père en fils dont, généralement, il constituait le seul héritage. En l'absence de cette trans-

4. MASSON Philippe, Histoire de la Marine, éd. Charles Lavauzelles, Paris-Limoges 1981, p. 65.

5. CHADELAT Jean, L'élaboration de l'ordonnance de la Marine d'août 1681, « *Revue historique de Droit français et étranger* », vol. 31 (1954), p. 74.

La révolution navale de Colbert fondatrice de la Marine de France

mission, leur expertise disparaissait à leur mort. Or, « dans l'histoire de l'architecture navale, l'utilisation du plan est un fait important, si ce n'est le plus important. Cette représentation du navire permet, à petite échelle, une visualisation de l'ensemble de celui-ci difficile à appréhender sur le chantier [...] Surtout, le plan va permettre d'effectuer des progrès déterminants en rendant possible des calculs qui se révéleront indispensables pour la conception des bâtiments de mer. À cela s'ajoute la conservation [et la transmission] du savoir en accompagnant les plans de rapports de campagne, documentation permettant d'utiles comparaisons et facilitant de futures réalisations »⁶.

Les procédés de fabrication évoluèrent au cours du XVII^e siècle pour progresser, après bien des décennies d'efforts, vers les concepts mathématiques qui seront appliqués au XIX^e siècle, perfectionnés au XX^e jusqu'à la conception assistée par ordinateur (CAO). La Marine de Louis XIV, ainsi, « peut être qualifiée, du point de vue des méthodes de conception des bâtiments, d'une Marine de transition entre deux cultures techniques : celle du Moyen-âge et celle du monde moderne »⁷.

L'ordonnance de Colbert, datée du 16 septembre 1683, portait obligation faite aux maîtres-charpentiers, préalablement au lancement de la fabrication de tout bâtiment, de construire une maquette en carton de celui-ci, et un « profil » ou plan de coupe perpendiculaire complétée d'un « plan » ou plan de coupe horizontale. C'était la première fois qu'un texte officiel faisait référence à la notion de plan, dont l'utilisation systématique pour la production standardisée des vaisseaux s'imposera définitivement sous Choiseul à travers les plans normalisés du chevalier Jean-Charles de Borda et de l'ingénieur naval Jean-Noël Sané.

Parallèlement, les études scientifiques se développaient, dont la publication permettait à la fois l'amélioration des pratiques d'architecture navale, et l'ouverture du savoir au-delà du cercle restreint de quelques familles de maîtres-constructeurs.

Conception des navires : la standardisation

Dans le même temps, Colbert imposa une standardisation des navires de combat. Celle-ci existait déjà pour les galères de France, depuis longtemps réparties en trois types de bâtiments : galères ordinaires⁸, galère patronne du lieutenant général, et galère réelle du roi ou du général des galères. Outre cette standardisation par type, Colbert incita les constructeurs à procéder

6. *Ibidem*

7. RIETH Eric, Le cas de la France à la fin du XVII^e siècle : une même méthode de conception des navires au Ponant et au Levant, in « *International symposium on archeology of medieval and modern ships of iberian-atlantic tradition* », Lisbonne, 2001.

8. *La France en posséda cinquante et une au plus haut de ce « régiment », en 1690.*



de même pour tous les éléments des galères, non seulement pour les pièces de structure ou de gréement mais aussi pour de simples aménagements. Dans cette optique, Barras de La Penne⁹ a pu écrire dans la *Table des principales proportions et mesures du corps de l'œuvre morte pour une galère de vingt-six bancs*¹⁰ : « Les gabarits des guérites [formant le carrosse à la poupe du navire] se doivent faire tous égaux, afin que le contour du berceau de poupe soit uniforme et que les mêmes tendelets puissent servir à toutes les galères »¹¹.

En revanche, au cours des années 1660, les caractéristiques des vaisseaux étaient encore essentiellement laissées à la libre appréciation des maîtres constructeurs. Cette méthode multipliait à l'infini les structures et les éléments nécessaires à la construction de ces bâtiments, les pièces conçues pour l'un étant inévitablement incompatibles avec un autre. Colbert décida de normaliser les navires et de rationaliser ainsi les approvisionnements afin d'en réduire les coûts, d'en faciliter la gestion et de favoriser l'interchangeabilité des équipements – et des hommes – entre des navires de même rang.

Une première ordonnance générale imposa, en 1670, la division des vaisseaux de ligne en cinq rangs chacun d'entre eux étant défini en tenant compte du nombre de canons et ponts, et de l'importance des châteaux de poupe. Deux autres ordonnances précisèrent, et surtout adaptèrent à l'évolution des navires, ce premier texte, dont l'application laissera toujours une marge d'appréciation, celle du 10 février 1674 et celle du 15 avril 1689¹² :

	Nbre de ponts		Nbre de canons		Tonnage (tx)	
	1674	1674	1689	1674	1689	
Premier rang	3	80	plus de 100	1400 à 1500	plus de 2000	
Deuxième rang	3	64	≈ 80	1100 à 1200	≈ 1500	
Troisième rang	2	50	≈ 60	800 à 900	≈ 1200	
Quatrième rang	2	40	≈ 44	500 à 600	≈ 700	
Cinquième rang	2	30	≈ 36	300	≈ 400	

Conception des navires : Conseils de construction et élaboration de devis

Parallèlement, le règlement du 22 mars 1671 créait les Conseils de Construction, installés dans les ports-arsenaux de Toulon, Rochefort et Brest, qui avaient pour mission d'étudier les navires en cours de désarmement afin d'en tirer des leçons pour l'amélioration des futurs bâtiments, et de s'assurer que

9. Barras de La Penne fut officier supérieur du Corps des Galères. Il écrivit de nombreux textes réputés relatifs aux galères.

10. La galère de vingt six bancs était la galère ordinaire. Ce type de navire constituait la quasi-totalité de la flotte des galères.

11. FENNIS Jan, *L'œuvre de Barras de La Penne – IV La description des galères*, 1, éd. Tandem Felix, Ubbergen NL, 2001, p. 100.

12. Le signe ≈ signifie « environ ».

La révolution navale de Colbert fondatrice de la Marine de France

ces derniers répondaient à la standardisation et aux différentes caractéristiques voulues par le Roi.

Ces conseils, parmi leurs attributions, avaient vocation à contrôler les « devis » exigés désormais avant toute mise en chantier, et exerçaient donc une sorte de tutelle sur les maîtres constructeurs. Celle-ci fut renforcée par l'ordonnance du 31 octobre 1678 disposant que « [...] l'intention du Roi est qu'il soit fait, en chaque arsenal, des modèles en petits des vaisseaux de chacun des cinq rangs, dans lesquels les mesures seront réduites au 1/12^e ou au 1/20^e de toutes leurs proportions et mesures. Il faudra que ces modèles soient faits avec autant d'exactitude et de justesse [afin] qu'ils servent perpétuellement pour les mesures et proportions à tous les vaisseaux qui seront construits dans l'avenir ».

Conception des navires : modèles navigants

Dès lors, le mouvement était lancé, et « la conception des vaisseaux royaux va justifier la construction de grands modèles navigants, formule à laquelle s'attacheront surtout Duquesne et Tourville »¹³. C'est dans cette mouvance que s'inscrivirent la *Frégate* du premier et le *Modèle* du second, mis à l'eau du Canal de Versailles respectivement en 1680 et 1681.

Ce sont, notamment, ces spécimens qui, sans provoquer par eux seuls une révolution dans l'art des constructeurs, remplirent un rôle important dans l'évolution de la pensée technique menant à la rationalisation des productions navales.

Industrialisation

La situation des infrastructures terrestres de la Marine lors de l'arrivée de Colbert aux affaires est décrite dans les Mémoires de l'intendant d'Usson de Bonrepas : « Il n'y avait en ce temps là [1662] aucun arsenal de la Marine dans les ports où se doivent armer les vaisseaux et les galères du Roy, mais seulement quelques petits magasins, dispersés d'un costé et d'un autre et mal fermés avec des ateliers qui ne l'estoient point du tout, en sorte que les particuliers y alloient prendre furtivement ce qui leur convenoit pour armer des vaisseaux corsaires, et ceux des marchands [...] »¹⁴.

Pour atteindre les objectifs fixés par le Roi, Colbert dut mener une active politique de développement des arsenaux, vastes ensembles industriels d'armement, de production et d'entretien navals. En 1665, Louis XIV ordonna l'aménagement d'un arsenal à Marseille pour les galères. Brest fut agrandi et réaménagé pour les vaisseaux dans le cours de la décennie 1680. L'exemple de

13. BOUDRIOT Jean, introduction du Catalogue des plans des bâtiments à voiles conservés dans les archives de la Marine, op. cité, p. XII.

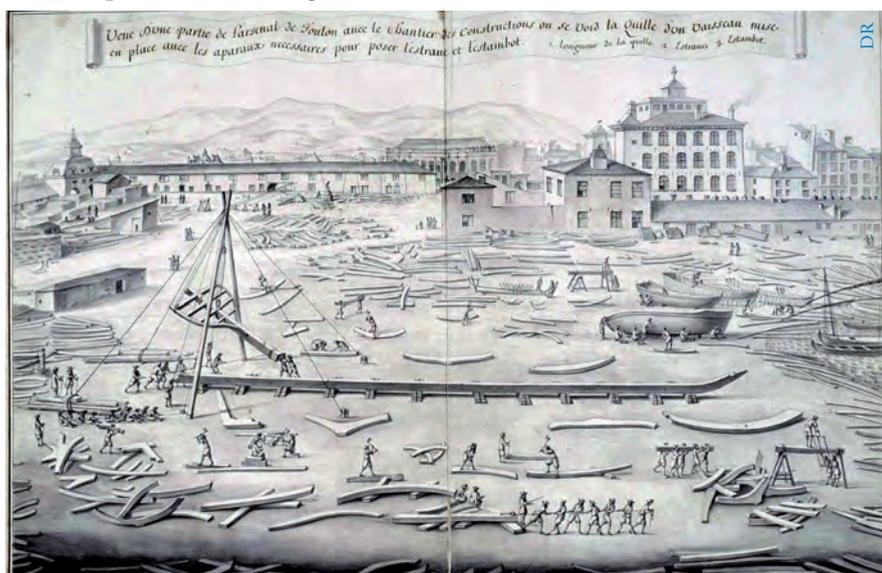
14. SIMEON Nicolas, Louis XIV et la mer, op. cité, p. 34.



Toulon est parlant : l'effectif de cinq cents ouvriers en 1665, atteint mille sept cents en 1670, et deux mille environ au milieu des années 1670.

Méthodes industrielles, ordonnancement-planning

Sous l'impulsion de la politique de Colbert, les méthodes de production évoluèrent et témoignèrent « d'une conception fonctionnelle de la gestion et des pouvoirs d'une organisation du travail conçue selon une autre idée »¹⁵.



De véritables expériences de planification de projet furent menées permettant de définir l'arborescence et les interactions des tâches à réaliser de façon cohérente permettant d'optimiser les délais et les coûts.

En 1678, une galère fut assemblée ainsi à Marseille en dix heures et demie. En 1679, Rochefort réussit à assembler une frégate en trente-trois heures, et Brest en vingt-deux heures.

Méthodes industrielles, approvisionnements-stockages

Un vaisseau de combat équivalait à une forêt sur l'eau : la construction d'un vaisseau de premier rang nécessitait de deux mille à quatre mille arbres, celle d'une frégate un millier environ¹⁶.

15. VERIN Hélène, L'espreuve du vaisseau qui a été faite à Toulon en sept heures, in revue « Gérer et comprendre », février 1996.

16. Portail en ligne de l'Office national des Forêts : http://www.onf.fr/gestion_durable, Le bois utilisé depuis toujours – les bois de marine.

La révolution navale de Colbert fondatrice de la Marine de France

Bien d'autres matériaux étaient employés : trente tonnes de clous en fer, par exemple, pour le vaisseau de soixante-quatorze canons, cinquante tonnes de boulets, quatre-vingts tonnes de cordage en chanvre. Ce navire portait aussi deux jeux de voiles de deux mille huit cents mètres carrés chacun, et une artillerie pesant deux cent cinquante tonnes.

Les achats devaient suivre la politique de Colbert sur le commerce international, et appliquer sans faille la règle de la préférence nationale : « Il faut toujours acheter en France préférablement aux pays étrangers [...]. Les milliers de fer commandés en Espagne auraient pu être fabriqués dans les forges d'Angoumois, Poitou, Périgord et Guyenne et même en celles de Bretagne [...]. Pour le goudron, il faut donner ordre au sieur Lombard, de Bordeaux, d'envoyer toute la quantité qui s'en fera en Médoc. Pour les boulets, la Bretagne, l'Angoumois et le Nivernais en peuvent fournir une quantité suffisante. [...] Pour les cordages, il faut travailler continuellement à amasser des chanvres, et à faire travailler à la Corderie [...] »¹⁷.

Financement

Malgré le soin porté en permanence par Colbert à l'expansion de l'économie française et à la réduction des dépenses de l'État, ces navires coûtaient chers à la Couronne : la construction d'un vaisseau de premier rang revenait à sept cent soixante-dix mille livres environ. La coque représentait 40% de cette somme, et l'artillerie 15%.

Le radoub nécessaire après un maximum de neuf ans de service revenait à deux cinquièmes environ du coût de sa construction, et la refonte qui s'imposait après treize à quatorze ans d'emploi pouvait équivaloir à cet investissement initial.

Pour que la durée de vie d'un vaisseau soit portée à vingt ans environ, son coût d'entretien atteignait donc 140% de celui de sa construction. Une campagne à la mer de six mois coûtait cent douze mille livres de salaires et de vivres.

Il s'avéra donc essentiel pour Colbert, et pour ses successeurs, de mobiliser les budgets nécessaires au financement de sa politique navale donc les dépenses évoluèrent de trois millions de livres en 1662 à douze millions six-cent mille livres en 1700, le budget maximum se situant en 1691-1692 avec trente-trois millions de livres.

Au total, la Marine reçut deux cent seize millions de livres entre 1672 et 1690, période de sa création et de sa phase de croissance, et quatre cent quatre-vingt cinq millions entre 1691 et 1705 pour financer la poursuite des constructions et l'entretien de l'ensemble de la flotte¹⁸.

17. CLEMENT Pierre, Lettres, instructions et mémoires de Colbert, 1666, tome III, op. cité.

18. MASSON Philippe, Histoire de la Marine, op. cité, p. 77.



Ressources humaines des arsenaux

L'arsenal, espace industriel, faisait appel à une main d'œuvre nombreuse, maîtres et apprentis, et à une grande variété de compétences : scieurs de long, charpentiers, calfats, perceurs, sculpteurs, peintres, menuisiers, remolat pour les galères, gréeurs, voiliers, mâteurs, tonneliers, matelots manœuvres au port, gardiens des vaisseaux et des magasins, inspecteur des constructions, intendant, spécialistes de l'artillerie et encore commissaires en charge de l'eau et des vivres.

Au tournant des XVII^e et XVIII^e siècles, l'arsenal de Marseille comptait vingt mille personnes environ pour la construction et le service des galères, dont douze mille galériens, cinq mille matelots et soldats, deux mille à deux mille cinq cents ouvriers et manœuvres, mille deux cents officiers et « bas officiers » (sous-officiers) dont trois cents maîtres ouvriers et compagnons. À cela s'ajoutaient aussi l'administration du site de production, et l'encadrement de l'hôpital des forçats créé en 1648 à l'initiative de Gaspar de Simiane, seigneur de La Coste, chevalier de l'Ordre de Malte.

Ressources humaines embarquées

Pour l'armature du Corps des officiers, Colbert s'appuya sur la solution employée depuis les prémices de la Marine royale au début du siècle précédent : l'Ordre de Malte. Initialement Ordre de Saint-Jean de Jérusalem, il était installé à Malte depuis 1530, et constituait l'une des forces navales les plus efficaces de Méditerranée pour combattre les Barbaresques et les Turcs. Il créa la première Marine d'État permanente, et la première École navale pour la formation de ses chevaliers. Ceux-ci suivaient un noviciat de deux ans, et devaient ensuite effectuer au moins quatre « caravanes », c'est-à-dire quatre ans de service sur l'une des galères de l'Ordre. A cette expérience pratique s'ajoutait une solide formation théorique avec des cours d'astronomie, d'algèbre, de mathématiques et de navigation. Le résultat en fut une Marine extrêmement pugnace et redoutée, à laquelle le Pape avait accordé le privilège unique de porter le Saint-sacrement sur ses galères que tous les autres navires chrétiens rencontrés en mer – sauf les galères pontificales – saluaient les premiers.

À la fin des années 1680, sur les quarante galères françaises, vingt quatre étaient commandées par des chevaliers de l'Ordre de Malte. Nombreux furent ceux qui eurent rang de chef d'escadre tels Nesmond et Pointis, ou de lieutenant général comme d'Amfreville.

Distingués sur les galères, les chevaliers de Malte du XVII^e siècle évolueront avec leur temps, et perpétueront sur les vaisseaux la brillante tradition qu'ils portaient, avec des hommes tels que le chevalier Paul, plusieurs Forbin, Tourville, Suffren ou de Grasse.

La révolution navale de Colbert fondatrice de la Marine de France

Du fait de la croissance rapide du nombre d'unités lancées, Colbert, contraint par la nécessité, accepta aussi des officiers de diverses origines professionnelles tels que des capitaines et lieutenants de navires marchands, des maître-corsaires, des gentilshommes dont la compétence se présuait par le seul fait de leur résidence en bord de mer, et même des officiers de l'armée de Terre comme le fut Châteaurenault (1637-1716) nommé, dans sa seconde vie, en 1701, vice-amiral du Levant puis, en 1703, maréchal de France.

Le commandement d'un navire de guerre nécessitant deux compétences complémentaires, naviguer et combattre, le recrutement des officiers fut ouvert à deux catégories sociales : d'une part aux nobles voués par essence au métier des armes, d'autre part aux familles d'armateurs ou de marins considérées pour leurs connaissances maritimes. Les premiers procédaient du monde des hommes de guerre, les seconds de celui des hommes de mer. Les deux mondes se côtoyaient tout en éprouvant l'un pour l'autre une méfiance latente qui pouvait dégénérer au sein des commandements en rivalités ou même en conflits ouverts.

Pour le recrutement des matelots, Colbert modifia fondamentalement l'approche et la pratique. Auparavant, l'enrôlement se faisait souvent de force au hasard des individus « ramassés » sur les ports. Cet usage était aussi courant dans la Marine que dans l'armée de Terre, en France autant qu'à l'étranger, et particulièrement en Angleterre pour le recrutement des marins. Colbert remplaça cette méthode par le système de « l'inscription maritime » ou « système des classes » dont s'inspirera plus tard la conscription militaire : tous les hommes nés à proximité des côtes, ou dont les parents vivaient de la mer, étaient répertoriés et affectés dans l'une des trois classes – ou quatre classes selon l'endroit – qui, en cas de besoin, servaient à tour de rôle sur les navires du roi.

Les hommes d'une classe en activité percevaient une pleine rémunération, tandis que les autres inscrits maritimes, inactifs, étaient payés en demi-solde. Le matelot blessé en service percevait une pension, de même que celui qui, au-delà de soixante ans, était radié de sa classe et pouvait prendre sa retraite.

Ressources humaines, la formation

Dans les arsenaux, Colbert développa une politique attrayante pour le personnel technique, de nature à lui apporter les formations professionnelles et une polyvalence permettant de lui garantir une certaine sécurité de l'emploi. Delacroix, commissaire de la Marine à Toulon au début du XVII^e siècle rendait compte ainsi¹⁹ de ces mesures innovantes : « Tous les travaux

19. La Royale ou l'extraordinaire renaissance de la Marine française sous Louis XIV, *cas d'étude de l'EDHEC business school, article cité.*



des ateliers se faisaient à la journée du Roi²⁰ [...]. Comme les mouvements étaient grands et continus, les artisans étaient comme assurés d'être entretenus toute leur vie ; ils apprenaient différents métiers suivant leurs différentes inclinations et l'espérance certaine qu'ils avaient d'être augmentés de paie à proportion du progrès qu'ils faisaient dans leurs arts, les engageaient à s'y perfectionner. Cette disposition était utile pour entretenir et même augmenter le nombre des ouvriers ».

Colbert se préoccupa aussi de l'enseignement théorique, notamment celui portant sur la théorie des constructions, pour lequel trois écoles, principalement destinée à la formation des officiers, furent simultanément ouverte en 1680 à Rochefort, Brest et Toulon.

Peu après, en 1684, un poste d'« inspecteur des constructions » fut créé, avec mission « d'apprendre aux charpentiers la manière de faire les plans des vaisseaux et profils avant d'en commencer la construction, afin de se corriger des défauts qui ont été trouvés dans ceux qui ont été ci-devant faits ».

Visionnaire et capable d'appréhender l'avenir, Colbert ouvrit la voie à des progrès dont le temps, seul, a permis de mesurer l'ampleur. D'autres résultats, en revanche, furent presque immédiats et spectaculaires, tel l'essor de la puissance navale de la France.

Les résultats : essor de la puissance navale de la France



Louis XIV passant sa flotte en revue à Dunkerque, 1680, Hendrik van Minderhout (1632-1696)

La compétence et les arguments de Colbert en faveur du développement d'une Marine d'État permanente, outil de puissance politique et de protection du commerce, concrètement appuyés sur la présence éclatante

²⁰. Le travail « à la journée du roi » désignait un ouvrage dont le coût d'accomplissement n'était pas fixé d'avance, contrairement du travail au forfait. C'était, avant la lettre, une sorte de contrat à durée indéterminée.

La révolution navale de Colbert fondatrice de la Marine de France

au cœur du jardin du Roi des galères, galiotes, brigantin et vaisseaux de hauts bords, incita Louis XIV, dès 1669, à valider le grand projet – et les budgets – proposé par son ministre. En quatorze ans, ce dernier atteignit les objectifs fixés par le Roi.

Croissance, efficacité et gloire de la flotte royale

A l'aube du gouvernement de Louis XIV, en 1661, le reliquat de flotte dont il héritait portait moins de mille canons, « elle en avait déjà près de deux mille en 1665 et six mille cinq cents en 1674. Dès 1671, la flotte française comptait plus de navires que celle de l'Angleterre ou des Provinces-Unies [...], un total de 194 navires de guerre jaugeant entre 130 000 et 140 000 tonneaux »²¹. En 1683, année du décès de Colbert, la flotte royale était sur le point de devenir la première force navale européenne, composée de la façon suivante²² :

Galères		30
Vaisseaux	1 ^{er} rang	12
	2 ^e rang	20
	3 ^e rang	29
	4 ^e rang	25
	5 ^e rang	21
Sous-total vaisseaux de ligne		107
Bâtiments secondaires		
Frégates		25
Brulots		7
Flûtes		20
Barques longues		10
Galiotes à bombes		7
Sous-total bâtiments secondaires		69
Total de la flotte		206

« En 1689 encore, les forces navales du Roi étaient égales à celles de l'Angleterre et de la Hollande réunies »²³. Cette force était armée par mille deux cents officiers et cinquante trois mille hommes. Une flotte auxiliaire s'y ajoutait comptant environ quatre-vingts navires corsaires malouins, dieppois, rochelais et dunkerquois.

21. MEYER Jean, Louis XIV et les puissances maritimes, in « XVII^e siècle », op. cité, p. 161.

22. DARRIEUX Henri et QUEGUINER Jean, Historique de la Marine française, éd. L'ancre de marine, Saint-Malo, 1999, p. 156.

23. LAVISSE Ernest, Louis XIV, tome 2, Tallandier, Paris, 1978, p. 724.



En 1695, la flotte de guerre française était la plus puissante d'Europe au Levant comme au Ponant. Entre 1661 et 1715, date de la mort de Louis XIV, trois cent quatre vingt un vaisseaux et frégates furent construits. En 1679, 42% d'entre eux portaient plus de cinquante canons, 60% en 1696.

Domination de la flotte, grandeur et puissance du Roi

A partir de 1640, après la bataille de Cadix, l'hégémonie navale espagnole commença à décliner. Les batailles d'Alicuri, d'Agosta et de Palerme en 1676 menèrent cette évolution à son terme : la France prenait le contrôle de la Méditerranée occidentale.

Douze ans plus tard, une médaille fut frappée pour célébrer cette domination, qui porte ces mots : « L'empire de la Mer Méditerranée assurée à la France par quarante galères. 1688 ».

Dominant désormais les flottes chrétiennes au Levant, les victoires de Béveziers en 1690, de Barfleure en 1692 et de Lagos en 1693 démontrèrent à leur tour la prééminence de la Marine de France au Ponant, alors même que ses pertes matérielles consécutives à ce qui est parfois indûment qualifié de « désastre de la Hougue » étaient intégralement comblées en un an d'activité normale des arsenaux français.

Pour qualifier ce moment d'apogée, Olivier Chaline peut écrire : « Le roi dispose au début des années 1690 à la fois de la première marine et de la plus forte armée [d'Europe], moment exceptionnel dans l'histoire de France »²⁴.

Toutes ces remarquables évolutions, dont l'esprit et l'image flottent sur le Grand Canal de Versailles, permettent d'affirmer avec François Bluche²⁵ que « Au moment où l'Angleterre et la Hollande diminuent armements et exercices, le Roi [Louis XIV] dispose d'une armée navale « plus nombreuse et meilleure qu'aucun prince d'Europe » (Sourché). Brest et Toulon sont équipés et fortifiés. Colbert vient de créer les compagnies de gardes-marine, embryon d'une école navale. Duquesne, le comte d'Estrée et d'Amfreville multiplient en Méditerranée, de Gênes à Tripoli en passant par la rade d'Alger, les démonstrations de force des escadres françaises. Cependant, Moulay Ismaël, « empereur » du Maroc, a demandé de traiter avec Versailles ; les Siamois échangent des ambassades avec la France ; Cavelier de La Salle explore le bassin du Mississipi, le baptise Louisiane en l'honneur du Roi, tandis que le grand fleuve devient « le fleuve Colbert » ; d'Iberville s'établit au détriment des Anglais dans la baie d'Hudson ; les missionnaires français progressent en Chine. Si la

24. CHALINE Olivier, La Marine de Louis XIV fut-elle adaptée à ses objectifs ?, in « *Revue historique des armées* », n° 263, 2011.

25. BLUCHE François, article Louis XIV, in « *Dictionnaire du Grand Siècle* », éd. Fayard, Paris, 1990, p. 904.

La révolution navale de Colbert fondatrice de la Marine de France

politique coloniale de Colbert n'obtient pas tous les résultats escomptés, la France est présente à peu près dans toutes les mers du monde. [...] Dans son *Dictionnaire universel* (paru posthume en 1690), Furetière écrit sans hésitation : « Le roi de France est l'arbitre de la paix et de la guerre » [...] ».

Durant ce temps, la Marine se transformait. Deux systèmes d'armes se côtoyaient, les navires longs de bas bords et les navires ronds de hauts bords : les galères et les vaisseaux. Les premiers portaient essentiellement des combattants, les seconds des canons.

Le 27 septembre 1748 Louis XV ordonnait l'agrégation du Corps des Galères et de celui des Vaisseaux.

Dans le prolongement du souffle et des études scientifiques lancés et activement promus par Colbert, en 1746 le mathématicien, physicien et hydrographe Pierre Bouguer écrivit dans la préface de son *Traité du navire*, première synthèse scientifique de l'architecture navale : « [...] conférences qui se tinrent à Paris vers 1681, où assistaient, avec plusieurs Constructeurs habiles, plusieurs Officiers fameux [...]. Il résulta effectivement de ces conférences un avantage considérable pour la Marine. On fixa, entre les principales dimensions des Navires, [...] au lieu que les [des] pratiques qu'on avait suivies jusqu'alors [qui] abandonnoient la disposition de presque tout l'ouvrage au hazard ou au caprice de l'Ouvrier. »²⁶

Publié en 1752 par Duhamel du Monceau – physicien, ingénieur naval et membre de l'Académie royale des Sciences – son œuvre *Eléments de l'architecture navale* constitua un ouvrage majeur qui servit souvent de base et de référence aux études ultérieures.

Cette Marine, durant l'ère des Lumières, ouvrira le monde à la France et à l'Europe. Elle imposera aussi à l'Angleterre l'indépendance des États-Unis.

Malgré les déboires de la Révolution et de l'Empire, la Marine de France forgée par Colbert se rétablira à la première placée des forces navales mondiales sous Napoléon III avec, en particulier, les premiers cuirassés (c.f. la *Gloire* – 1859).

Aujourd'hui, elle constitue la première flotte de l'Union Européenne.

26. BOUGUER Pierre, *Traité du navire, de sa construction et de ses mouvements*, éd. Jombert, Paris, 1746, préface p. VIII et IX.