



L'innovation militaire navale au temps des Colbert

Alain Berbouche

Docteur d'État en histoire du droit

Maître de conférences hors classe honoraire des Universités

La glorieuse Marine de Louis XIV, à l'apogée de l'histoire maritime de la France, fut l'œuvre des Colbert : père (1619-1683), et fils aîné ((1651-1690).

Les Vaisseaux du Roy Soleil

Mettant à profit les compétences techniques réunies à Rochefort, l'arsenal modèle de son père, Jean-Baptiste Colbert fils marquis de Seignelay, son successeur en 1683 au secrétariat d'État de la Marine et des Colonies, entrepris de moderniser la Flotte de Louis XIV. Il fit adopter par le Roi des nouveaux types de navires de guerre capables de rivaliser avec ceux des autres nations maritimes dans la course aux armements navals qui faisait rage : des bâtiments de combat plus grands, mieux armés de plus de canons plus lourds ; en fer plutôt qu'en bronze : métal moins cassant à efficacité égale. Sans ornements inutiles donc moins chers à fabriquer. Les nouvelles normes de la construction navale militaire du royaume de France furent codifiées au *Titre Second. De la construction & proportion des Vaisseaux du Livre Treizième. De la construction des Vaisseaux de l'Ordonnance Pour les Armées Navales & Arcenaux de Marine du 15 Avril 1689* :

« Article I. Les Vaisseaux du premier rang auront cent soixante-trois pieds [52,97 m]¹ de longueur de l'estrave à l'estambot par dehors, quarante-quatre pieds [14,3 m] de largeur en dehors les membres, & vingt pieds quatre pouces [6,6 m] de creux à prendre sur la quille au dessus des bouts du bau en droite ligne.

II. Il y aura deux différentes grandeurs de Vaisseaux parmi ceux du second & du troisième rang, qui seront distingués par premier & second ordre.

1. Le *pouce* valait 0,0271 mètre et le *pied* 0,325 m.

III. Les Vaisseaux du second rang, premier ordre, auront cent cinquante pieds [48,75 m] de longueur, quarante-un pieds six pouces [13,48 m] de largeur, & dix-neuf pieds [6,17 m] de creux.

IV. Ceux du second rang, second ordre, auront cent quarante-six pieds [47,25 m] de longueur, quarante [13 m] de largeur, & dix-huit pieds trois pouces [5,91 m] de creux.

V. Les Vaisseaux du troisième rang, du premier ordre, auront cent quarante pieds [45,5 m] de longueur, trente-huit [12,35 m] de largeur, & dix-sept pieds six pouces [5,68 m] de creux.

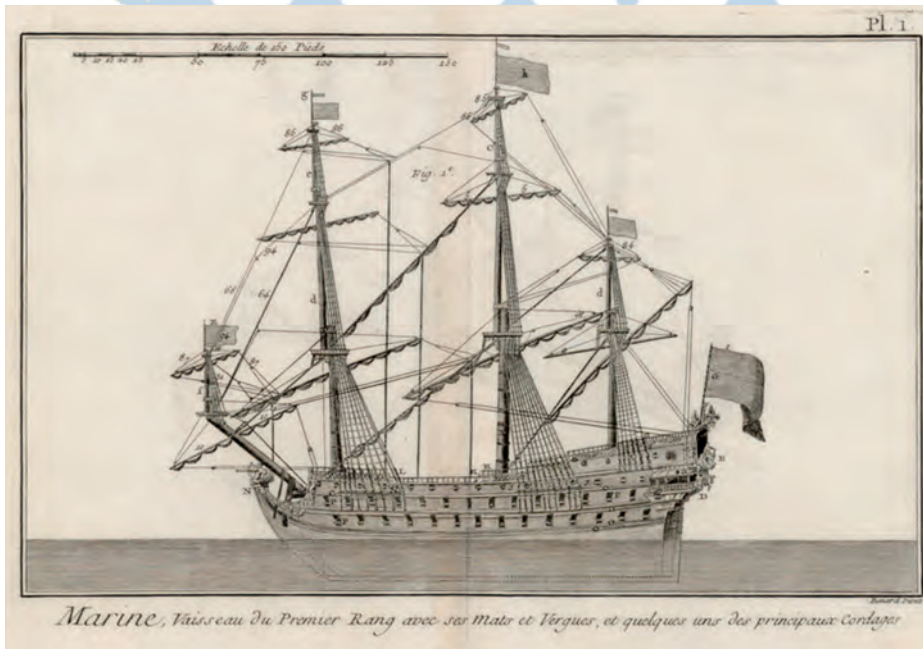
VI. Ceux du troisième rang, second ordre, cent trente-six pieds [44,2 m] de longueur, trente-sept [12,02 m] de largeur, & seize pieds six pouces [5,39 m] de creux.

VII. Les Vaisseaux du quatrième rang, cent vingt pieds [39 m] de longueur, trente-deux & demi [10,56 m] de largeur & quatorze & demy [4,71 m] de creux.

VIII. Et ceux du cinquième rang, cent dix pieds [35,75 m] de longueur, vingt-sept & demy [8,97 m] de largeur & quatorze [4,55 m] de creux.

IX. Les Flutes & autres Bastimens de charge & de suite, seront construits, du port, grandeur, & proportions, conformément aux ordres particuliers de Sa Majesté qui seront envoyez aux Intendants de Marine, suivant les occasions & le besoin. »

Les trois plus forts bâtiments de la Flotte de Louis XIV, le *Royal Louis* de 110 canons, le *Soleil Royal* de 104, et le *Foudroyant* également de 104 : « Vaisseaux de premier rang extraordinaires », étaient hors normes. Conformément à l'Ordonnance, deux tiers des vaisseaux du premier rang étaient percés de 28 sabords – fenêtres de tir – en première batterie, les autres l'étant de 26 ; toutes pourvues de



Marine, Vaisseau du Premier Rang avec ses Mâts et Vergues, et quelques uns des principaux Cordages



canons de 36 livres après l'abandon des 42 livres qui fatiguaient trop la membrure des bâtiments. Leur deuxième batterie était armée de 26 à 30 canons de 18 livres et leur troisième batterie de 24 à 28 canons de 8 ou 12 livres. L'artillerie de leurs gaillards se composait d'un nombre variable de pièces de 4 ou 6 livres.

Un tiers des vaisseaux de deuxième rang étaient percés de 28 sabords en première batterie, les autres de 26 sabords armés de canons de 24 livres. Leur deuxième batterie était percée de 26 ou de 28 sabords. Un quart portaient des canons de 18 livres et les autres de 12 livres. Leur troisième batterie était armée de 24 à 26 canons de 6 livres. Certains de ces vaisseaux portaient une artillerie variable de pièces de 4 livres sur leurs gaillards.

La première batterie des vaisseaux de troisième rang était percée de 22 ou 24 sabords ; armés de canons de 12 à 24 livres. Leur deuxième batterie était armée de 22 à 26 pièces de 6 à 12 livres et leurs gaillards de pièces de 4 ou 6 livres.

La première batterie des vaisseaux de quatrième rang était percée de 18 à 22 sabords ; armée de canons de 8 à 12 livres. Leur deuxième batterie était armée de 18 à 22 pièces de 6 et leurs gaillards parfois de 4 pièces de 4.

La première batterie des vaisseaux de cinquième rang était percée de 16 à 20 sabords armés de canons de 8 livres. Leur deuxième batterie était armée de 16 à 20 pièces de 6 livres. Sans artillerie de gaillards. C'étaient des frégates à deux ponts.

Classés hors rangs de l'Ordonnance, la Marine disposait de frégates légères, corvettes, cotres et autres bâtiments de bas bord de moindre importance.

En 1679, Colbert avait écrit aux intendants des arsenaux que « l'intention du Roy est qu'il soit fait en chaque Arsenal des modèles en petit d'un Vaisseau de chacun des cinq rangs dans lesquels les mesures seront réduites au 1/12^e ou au 1/20^e de toutes leurs proportions ou mesures »². Sage mesure qui permet d'admirer aujourd'hui ces bâtiments et les machines utilisées pour leur construction, conservés dans les établissements du musée national de la Marine à Paris, Brest, Port-Louis, Rochefort et Toulon.

La France maritime de Louis XIV avait aussi un corps de bataille de galères.

Les Galères de France

Survivance anachronique flattant l'orgueil démesuré du Roi Soleil, en 1692 la France possédait encore une flotte de 37 galères pour parader en représentation du prestige royal auprès des États méditerranéens qui tous étaient dotés de ce type de bâtiments ; et qui le resteront longtemps : la dernière galère authentique connue en Europe restant visible à Istanbul en 1927 ! À la fin du XVII^e siècle les galères étaient obsolètes : trop basses sur l'eau et lentes ; leur fragilité de construction n'étant pas compensée par leur armement.

Leur vogue étant d'une puissance motrice marginale, juste capable de pousser des pointes de vitesse exténuantes pour les rameurs, les galères étaient incapables d'accomplir des performances nautiques comparables à celles des bâtiments grésés à

2. Cité par Georges Prud'homme in « Bon anniversaire aux collections du Roi », *Cols Bleus*, n° 2465 du 5 décembre 1998, p. 33.

voiles carrées ; plus maniables que leurs grandes voiles latines. Dépassées au niveau technique, les galères étaient aussi condamnées sur le plan militaire. Elles ne portaient que 17 pièces d'artillerie : les 12 pierriers d'une livre placés « en apostis », exposés à découvert sur les bastingages de plat-bord, ne dégageaient qu'une puissance de feu insignifiante sauf au bord à bord où elles avaient peu de chance de parvenir avant d'être envoyées par le fond ; et les 5 canons disposés sous la « conille du taular » à la proue : un « coursier » lourd de 36 livres, entouré de deux « bâtarde » de 8, et deux « moyennes » de 4, étaient insuffisants. Les galères étaient incapables de résister aux navires de guerre contemporains qui les surclassaient du nombre et du poids de leurs bouches à feu. L'exploit des galères du Ponant qui s'emparèrent, le mardi 4 juillet 1702 devant Ostende, d'un vaisseau hollandais de 54 canons : la *Licorne*, dont l'équipage réduit, impressionné par la « chamade » huée des galériens, n'opposa pas de résistance à l'abordage français, reste un cas isolé. À l'inverse de cette exception, le lundi 10 juillet 1684, au large du cap Corse, les 400 hommes du vaisseau français le *Bon* encalminé avaient tenu en respect du feu de ses 50 canons plusieurs galères espagnoles et napolitaines pendant 5 heures ; avant de s'échapper quand le vent s'était levé : sonnait spectaculairement le glas de la marine militaire à rames. Capables de réaliser des coups de main sur des hauts-fonds où les vaisseaux ne pouvaient pas se risquer, les galères, réduites dans la terminologie maritime du temps à l'expression péjorative de « poussière navale », n'étaient plus engagées au combat ; elles servaient à remorquer des bâtiments déventés ou démâtés, et à défendre les littoraux grâce à leur faible tirant d'eau.

La « Flotte des Galères de France » n'était plus qu'un système carcéral alternatif à la peine de mort et à la prison qui ne trouvera son utilité économique et sociale qu'après sa transformation en bagnes au Siècle des Lumières³...

La Flotte de Louis XIV

Entre 1661 et 1715, du commencement du pouvoir personnel de Louis XIV à la fin du « Grand Règne », la France construisit au moins 381 vaisseaux et frégates. Cette politique navale avait un coût élevé mais, dans le compte de résultat du mercantilisme colbertien, il s'agissait-là d'un investissement amortissable à terme. Qui n'était d'ailleurs pas la plus exorbitante des dépenses somptuaires royales.

Au XVII^e siècle, le coût brut d'un navire « prest à recevoir les armes, canons & munitions de guerre & de bouche » était estimé à 100 livres par tonneau de jauge⁴. La durée de fabrication d'une frégate, si possible construite en série de quelques unités pour des raisons de rationalisation des fournitures et de l'ouvrage, par 300 à 400 ouvriers, avec des matériaux disponibles sur place sans interruption des travaux,

3. Voir Alain Berbouche, *Marine et Justice. La Justice criminelle de la Marine française sous l'Ancien Régime*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, collection « Histoire », 2010, p. 179-199.

4. *Estat de la depense qu'il faut pour la carenne des Vx de chasque rangs* (Manuscrit J 355 du musée de la Marine, cité par Gérard Piouffre, in *L'Aurore, frégate légère de 22 canons, 1697-1720*, Bourgen-Bresse, Marines Éditions, 1994, p. 27).



était de l'ordre de six mois ; la construction d'un vaisseau, dans les mêmes conditions favorables de réalisation, exigeait deux à trois fois plus de temps selon sa taille. Parfois moins avec plus de main-d'œuvre en cas d'urgence. Souvent plus pour des raisons financières entraînant une rupture d'approvisionnement des matériaux ou de réalisation. Les ouvriers employés, appointés à la journée, n'étant bien sûr payés que lorsqu'ils travaillaient ; et les galères n'étaient pas le plus onéreux des caprices royaux. Ainsi, dans une enveloppe budgétaire de 2 à 4 millions de livres selon les années, la construction et l'armement d'une *Commandante* valaient 24 000 livres en 1691 et 31 000 livres en 1700 ; alors que la Réale coûtait 170 000 livres : le prix



D.R.

Jean-Baptiste Colbert

d'une modeste corvette. La plus grande des galères restait légère, peu coûteuse en matériaux, et moins chère à fabriquer qu'un petit bâtiment de haut bord. Mais, outre qu'elle ne servait à rien d'utile militairement parlant, il convenait d'ajouter à ce prix les 110 000 livres de sa parure de cérémonie : tentes, pavesades, bannières et autres flammes en brocart, velours et damas cramoisi, agrémentées d'or et d'argent ; ornements qui n'étaient arborés qu'en cérémonies pour les faire durer le plus longtemps possible.

En réalisant l'ambition géopolitique du cardinal de Richelieu, Colbert sut faire prendre conscience au Roi qu'une Marine était indispensable à sa grandeur ; et que son royaume avait la capacité à se doter de cet instrument de souveraineté dans un cadre budgétaire maîtrisé. Sous l'impulsion des Colbert, la construction navale militaire française, tout en restant à la pointe des progrès technologiques de son temps, était devenue industrielle. Dès 1669, sans doute pour intéresser le Roi, Colbert avait même conçu un projet novateur aventureux qu'il mit dix ans à faire réaliser. Afin de stimuler l'activité des constructeurs navals, il s'agissait de faire assembler des navires de guerre préfabriqués en un temps record : trois frégates de 30 canons seraient réalisées à Brest, Toulon et Rochefort, en trois jours chacune ; ainsi qu'une galère de 26 bancs de nage construite en vingt-quatre heures à Marseille. Le vendredi 10 novembre 1679, Seignelay, représentant son père, assista dans l'arsenal des galères à cette opération exceptionnelle réalisée, entre 7 heures du matin et 4 heures « de relevé » par « 330 charpentiers, 150 perceurs, 60 porteurs de clous, 80 portefaix, 260 calfats, 26 menuisiers, 60 sculpteurs, 8 peintres, et les forçats de la chiourme de la Réale. Après la messe entendue à bord le lendemain à 7 heures et la mise à l'eau du bâtiment opérée deux heures plus tard, le futur ministre participa à une sortie en mer vers le château d'If. Brest accomplit cet exploit en vingt-deux heures et Rochefort en trente. L'intendant de Toulon, Pierre Arnould, s'étant attiré des reproches du ministre par sa réticence à exécuter cet ordre qu'il estimait irréaliste, avait

fait monter une frégate en sept heures le jeudi 13 juillet 1679 ; avant d'être néanmoins muté au Havre, ce qui n'était pas une promotion. Cet essai d'industrialisation extrême pour l'époque, rompant avec la production navale empirique et artisanale antérieure, aurait permis d'usiner à l'avance des bâtiments laissés « en kits » qui auraient été montés en cas de besoin.

L'expérience resta une innovation performantielle sans lendemain car les pièces de bois se déforment si elles ne sont pas solidarisées entre elles ; mais elle permit pourtant de réaliser des gains de productivité importants dans la construction navale classique ; qui fut activée au rythme soutenu d'une dizaine de grands bâtiments lancés par an. De 1689 à 1693, au plus fort de l'œuvre en partie *post mortem* de Seignelay disparu prématurément le 3 novembre 1690, pas moins de dix-sept vaisseaux sortirent par an des arsenaux nationaux.

Le bilan chiffré de la Marine de Louis XIV

En 1683, à la mort du « Grand Colbert », la Marine française disposait de 220 navires opérationnels, soit 45 de plus que la Royal Navy : supériorité numérique qui dura, au moins théoriquement, consignée sur les états des bureaux du secrétariat d'État de la Marine et des Colonies, jusqu'en 1708. Sur un budget s'élevant à 115,1 millions de livres, où la « Défense » regroupant l'Armée, la Marine, et les Fortifications atteignait 65,2 millions : soit 56,65 % du montant budgétaire total alors que la France était en paix, la Marine et les Galères représentaient toujours moins de 10 % des dépenses publiques. Moins que la Cour, dont les dépenses grevant de 10,6 % le budget national ne comprenaient pas le coût de Versailles. L'évaluation des anciens prix en valeur actuelle est aléatoire en l'absence d'un coefficient-multiplicateur tenant compte de l'érosion du cours officiel de la monnaie en métal précieux soumis à dévaluations et de la dévalorisation monétaire liée à l'inflation. Il ressort des estimations les plus cohérentes que pour transcrire la valeur comptable approximative d'une livre d'Ancien Régime du temps de Louis XIV (1643-1715) en francs des années 1990, il est possible de l'affecter d'un multiplicateur de 60⁵. Sachant que la seule comparaison pertinente est l'analyse comparée des pouvoirs d'achat réels aux époques de références ; lesquels résultent du rapport complexe entre les revenus perçus, dont les



D.R. Jean-Baptiste Antoine Colbert

5. Pierre Goubert, « La fortune des Français sous Louis XIV », *L'Histoire*, n° 50, novembre 1982, p. 40-48.

6. « Une famille modeste pouvait vivre avec 25 livres par mois au milieu du XVII^e siècle. Le SMIC de 1990 étant voisin de 5 000 francs, on aboutit, si l'on y tient, à un « coefficient » de 200, plus plausible. » (P. Goubert, *Mazarin*, s. l., Librairie Arthème Fayard, 1990, p. 528).



Le budget de la France en 1683

115,1 millions de livres dont en %

Armée de Terre	39,40
Marine & Galères	9,50
Fortifications	7,75
Fonds du Roy (affaires secrètes)	3,80
Service de la dette	8,00
Remboursemens à la Caisse des Emprunts	7,40
Dépense de la Cour	10,60
Bâtiments	6,30
Administration (gages des offices)	3,10
Pensions	1,20
Commerce	0,30
Ponts & Chaussées	0,08
Canal des Deux Mers	0,03
Divers inconnus	2,54

transferts sociaux contemporains qui n'existaient pas jadis, et les prix pratiqués au détail : le coût de la vie ; incertain car tributaire non seulement de la rareté relative des facteurs de production engagés et du mode de fabrication, largement industrialisé aujourd'hui, essentiellement artisanal autrefois, mais aussi des comportements évolutifs de la consommation : le genre de vie ; un variable aussi culturel qu'économique difficile à appréhender et plus encore à chiffrer. Cette étude comparative débouche sur une pondération qui amplifie beaucoup le coefficient comptable

Le budget de la France à la mort de Colbert (1683)⁷

réaliste avant sa conversion en euros⁶.

Le dernier budget de la Marine colbertienne préparé par l'administration de Seignelay s'appliqua sur l'exercice 1691. Son évaluation varie entre 24 336 398 et 33 430 000 livres selon les sources connues ; avec moins de 30 % en investissements de constructions et plus de 70 % en dépenses de fonctionnement. Il représentait 15 % des dépenses totales estimées de l'État et 21 % des charges militaires globales qui atteignaient alors 71 % des dépenses publiques ; dont le budgetévore département de la Guerre absorbait à lui seul 56 %. Moyennant quoi, à son apogée de puissance atteint au mois d'avril 1692 : point culminant de l'œuvre des Colbert, la Marine royale de la France était forte de 299 bâtiments renouvelés à 60 %. Comptant 132 bâtiments des cinq premiers rangs⁸ : 22 vaisseaux du premier rang de 80 à 100 canons, 27 du deuxième rang de 60 à 80 canons, 46 du troisième rang de 50 à 60 canons, 16 du quatrième rang de 40 à 50 canons, et 21 du cinquième rang de 20 à 36 canons. Dont les 95 vaisseaux des trois premiers rangs étaient capables de s'aligner victorieusement en bataille devant n'importe quelle force navale ennemie potentielle.

Aucune politique maritime française n'a fait mieux depuis.

Sources et bibliographie in

Berbouche (Alain), *l'Histoire de la Royale. Du Moyen Âge au règne de Louis XIV*, Saint-Malo, Pascal Galodé Éditeurs, 2011.

Encyclopédie Diderot & D'Alembert (1751-1765)

7. D'après Arthur-Michel De Boislisle, *Correspondance des Contrôleurs généraux des Finances avec les Intendants de Provinces*, t. I, Paris, Collection de documents inédits sur l'histoire de France, 1874, p. 598.

8. *Estat abrégé de la Marine du Roy, avril 1692.*