

INFORMATION TO USERS

This manuscript has been reproduced from the microfilm master. UMI films the text directly from the original or copy submitted. Thus, some thesis and dissertation copies are in typewriter face, while others may be from any type of computer printer.

The quality of this reproduction is dependent upon the quality of the copy submitted. Broken or indistinct print, colored or poor quality illustrations and photographs, print bleedthrough, substandard margins, and improper alignment can adversely affect reproduction.

In the unlikely event that the author did not send UMI a complete manuscript and there are missing pages, these will be noted. Also, if unauthorized copyright material had to be removed, a note will indicate the deletion.

Oversize materials (e.g., maps, drawings, charts) are reproduced by sectioning the original, beginning at the upper left-hand corner and continuing from left to right in equal sections with small overlaps.

ProQuest Information and Learning
300 North Zeeb Road, Ann Arbor, MI 48106-1346 USA
800-521-0600

UMI[®]

NOTE TO USERS

This reproduction is the best copy available.

UMI



Université d'Ottawa • University of Ottawa

**Alexandre Mattard-Michaud
(Université d'Ottawa)**

La marine de guerre française au temps des Colbert

**Une étude du développement de la puissance navale
du Roi-Soleil entre 1661 et 1683**

**Thèse de maîtrise en histoire, sous la direction
du professeur Jean-Claude Dubé.
(2002/05/22)**



Alexandre Mattard-Michaud, Ottawa, Canada, 2002



**National Library
of Canada**

**Acquisitions and
Bibliographic Services**

**395 Wellington Street
Ottawa ON K1A 0N4
Canada**

**Bibliothèque nationale
du Canada**

**Acquisitions et
services bibliographiques**

**395, rue Wellington
Ottawa ON K1A 0N4
Canada**

Your file / Votre référence

Our file / Notre référence

The author has granted a non-exclusive licence allowing the National Library of Canada to reproduce, loan, distribute or sell copies of this thesis in microform, paper or electronic formats.

The author retains ownership of the copyright in this thesis. Neither the thesis nor substantial extracts from it may be printed or otherwise reproduced without the author's permission.

L'auteur a accordé une licence non exclusive permettant à la Bibliothèque nationale du Canada de reproduire, prêter, distribuer ou vendre des copies de cette thèse sous la forme de microfiche/film, de reproduction sur papier ou sur format électronique.

L'auteur conserve la propriété du droit d'auteur qui protège cette thèse. Ni la thèse ni des extraits substantiels de celle-ci ne doivent être imprimés ou autrement reproduits sans son autorisation.

0-612-72780-7

Canada

**« Qu'elle était belle, ma Frégate
Lorsqu'elle voguait dans le vent! »**

Alfred de Vigny

INTRODUCTION

Au début du XVII^e siècle, la marine de guerre du roi de France se trouve « ... en retard par rapport à [ceiles de] plusieurs pays étrangers (Espagne, Hollande et Angleterre), en dépit du fait que le domaine royal [français] ait très tôt bordé les rivages de la Manche, de l'Atlantique et de la Méditerranée ¹ ». En réaction à l'hégémonie commerciale et militaire de la marine espagnole dans le monde occidental, effective depuis les premiers temps de la colonisation du Nouveau Monde, les États de Hollande et d'Angleterre n'avaient pourtant pas hésité à se lancer dans de vastes entreprises de développements maritimes soutenus et ce, dès la seconde moitié du XVI^e siècle ². La royauté française, alors enlisée dans une période de sanglantes guerres de religions et de déséquilibres politiques internes, ne put toutefois tenter d'en faire autant qu'à la fin du règne d'Henri IV (1589-1610). Cependant, voilà que la mort subite de ce monarque et l'avènement de la turbulente régence de Marie de Médicis, retarda la mise en oeuvre d'un programme maritime français pendant encore une quinzaine d'années ; c'est-à-dire jusqu'à ce qu'au moment où le cardinal de Richelieu devint le premier ministre du roi Louis XIII, en 1624 ³.

¹ Jean Meyer, « Marine », *Dictionnaire de l'ancien régime*. Paris, Presses Universitaires de France, 1996, p. 802.

² *Ibid.*

³ Georges Lacour-Gayet, *La marine militaire de la France sous les règnes de Louis XIII et de Louis XIV. Tome I. Richelieu, Mazarin. 1624-1661*, Paris, Honoré Champion, 1911, p. 1-3.

Dès son arrivée au pouvoir, Richelieu affirmait clairement ses intentions en cette matière, en stipulant que : « la puissance en Armes requiert non seulement que le Roy soit fort sur la terre, mais aussi qu'il soit puissant sur la mer »⁴. Avec le danger de l'hégémonie maritime des Espagnols - toujours bien présente malgré la catastrophe de « l'Invincible Armada » en 1588⁵ -, la montée en puissance des marines hollandaise et anglaise, ainsi que le renouvellement de la piraterie ottomane sous la bannière des Barbaresques d'Alger⁶, le premier ministre de Louis XIII disposait maintenant de solides arguments pour justifier la création d'une force maritime française permanente et respectable⁷.

Cherchant à concentrer tout le pouvoir maritime du royaume entre ses propres mains et donc entre celles de la bureaucratie du roi de France, Richelieu entreprit d'abord de rabaisser l'orgueil des grands seigneurs. Pour ce faire, il supprima les vieux offices militaires d'« amiral de France »

⁴ Armand du Plessis, cardinal duc de Richelieu, *Testament politique*, Paris, Centre de philosophie politique et juridique, 1985 (posthume-1688), p. 344.

⁵ Au cours de l'été 1588, Philippe II d'Espagne avait expédié une grande flotte de guerre - qu'il surnomma l'« Invincible Armada » - vers l'Angleterre, dans le but d'anéantir la marine de ce royaume, alors naissante, ainsi que de renverser le gouvernement de la reine Élisabeth. Néanmoins, devant la détermination anglaise et les mauvaises conditions météorologiques, l'expédition échoua lamentablement. Philippe Masson, *Histoire de la marine. Tome I. L'ère de la voile*, Paris/Limoges, éditions Charles Lavauzelle, 1981, p. 10 et 15.

⁶ Le terme « Barbaresque », tirant sa racine de l'appellation « Berbère », était régulièrement employé pour désigner les habitants des territoires nord-africains de l'empire ottoman. Pendant tout le XVI^e siècle, les Français et les Barbaresques d'Alger avaient « ...réuni leurs couleurs contre la maison d'Autriche (les Habsbourg)... », assurant ainsi tant bien que mal la paix entre eux. Au début du XVII^e siècle cependant, une série d'incidents entre la marine marchande du Levant et des corsaires algériens brouillèrent les relations franco-algériennes pour quelque temps. Georges Lacour-Gayet, *op.cit.*, p. 3-4.

⁷ L'épisode du siège de la ville portuaire de La Rochelle (1626-1628), cité huguenote en terre de France, ne fera qu'accentuer cette volonté de puissance maritime. Jean Meyer, « Marine », *Dictionnaire de l'ancien régime...*, p. 802.

et d'« amiraux de provinces », devenus purement symboliques et donc désuets ⁸, pour ensuite les remplacer par une administration civile centralisée, en créant l'office du *grand-maître, chef et surintendant général de la navigation et du commerce de France* (1626-1627) - qu'il s'attribua - ⁹ et ses lieutenances provinciales - progressivement implantées au cours des années 1630 ¹⁰. Toutefois, en renversant ces vieilles traditions nobiliaires, le cardinal de Richelieu venait inévitablement de s'attirer les foudres de « ...l'esprit féodal [, qui] régnait encore dans cette partie des institutions du pays... ¹¹ ». Face à l'opposition politique croissante des grands seigneurs et des parlementaires, luttant farouchement pour garder leurs droits patrimoniaux intacts ¹², les réformes administratives du cardinal ne purent conséquemment aboutir de son vivant ¹³.

Pourtant, malgré ces graves difficultés, Richelieu fut tout de même en mesure de mettre au point une flotte de guerre royale permanente et de force respectable ¹⁴. Ne disposant probablement que d'une vingtaine de vieux bâtiments et d'un budget d'environ 800 000 livres en 1624, la marine française pouvait maintenant compter, à la mort du cardinal (1642), sur une force de 85 navires.

⁸ Georges Lacour-Gayet, *op.cit.*, p. 15.

⁹ *Ibid.*, p. 15-17.

¹⁰ Étienne Taillemite, *L'Histoire ignorée de la marine*, Paris, Perrin, 1988, p. 48.

¹¹ Georges Lacour-Gayet, *op.cit.*, p. 14.

¹² Étienne Taillemite, *op.cit.*, p. 48-49.

¹³ *Id.*, *Colbert : secrétaire d'État de la Marine et les réformes de 1669*, Paris, Académie de Marine, 1970, p. 11.

¹⁴ *Id.*, *L'Histoire ignorée...*, p. 53.

dont 63 vaisseaux de ligne, et un budget de 4 300 000 livres ¹⁵! Bien que la grande majorité de ces bâtiments aient été achetés en Hollande, en Suède et au Danemark, en raison de la mauvaise qualité de production dans les chantiers navals de France - à laquelle le premier ministre de Louis XIII n'eut pas le temps de remédier de son vivant - , il n'en reste pas moins que la marine de guerre française était devenue la quatrième puissance navale d'Europe, après celles d'Espagne, de Hollande et d'Angleterre ¹⁶. Resté inachevé, le programme naval de la couronne française n'eut cependant pas de lendemain ¹⁷.... du moins pour près de deux décennies.

En fait, les turbulences politiques qui ont marqué la France des années 1640 et 1650, alors gouvernée par la régente Anne d'Autriche et son premier ministre - le cardinal Jules Mazarin - ne tarderont pas à mettre à bas les réformes navales qu'avait entreprises le cardinal de Richelieu ¹⁸. Ainsi, tandis que la France était en pleine guerre contre l'Espagne (1635-1659) ¹⁹, Mazarin poursuivit la politique centralisatrice de son prédécesseur à un point tel qu'une guerre civile vint à éclater : c'est l'épisode de « la Fronde » (1648-1653). Tirant sa source de la révolte des parlementaires et des grands seigneurs français contre l'autorité du premier ministre et, par extension, contre celle du jeune roi Louis XIV, ce conflit dévastateur va finir par mener le royaume

¹⁵ Georges Lacour-Gayet, *op.cit.*, p. 58.

¹⁶ Philippe Masson, *op.cit.*, p. 49.

¹⁷ Étienne Taillemite, *Colbert : secrétaire d'État....* p. 11.

¹⁸ Philippe Masson, *op.cit.*, p. 61.

¹⁹ La guerre d'Espagne (1635-1659) tire ses origines des conséquences de la guerre de Trente Ans (1618-1648), à laquelle la France n'avait jusqu'alors participé que de façon indirecte. Emmanuel Fouquet *et al.*, « Trente Ans, guerre de », *Le Dictionnaire Hachette Encyclopédique Illustré*. Paris, Hachette, 1999, p. 1902-1903.

de France sur le bord de la banqueroute générale et ce, aux dépends du financement accordé à de nombreuses institutions d'État, dont la marine. Or la victoire des armées du roi lors de ces deux principaux conflits de l'époque de la régence, vint soudainement confirmer l'autorité de la couronne française, et ouvrir la voie à une nouvelle ère de prospérité politique et économique dans le royaume ²⁰.

Le début du règne personnel de Louis XIV, faisant suite à la mort de Mazarin en 1661, et l'avènement de Jean-Baptiste Colbert au conseil des ministres du royaume de France au cours de cette même année ²¹, engendreront une conjoncture idéale pour relancer le programme naval français. Toutefois, la déchéance du *grand-maître*, reconstitué en une espèce d'amiral de France par le gouvernement de la régence - une fois que presque tout son pouvoir administratif fut redistribué entre les mains du ministère des Affaires étrangères -, était devenue complète ²². De plus, faute de fonds disponibles pour maintenir « la belle flotte de 1642 » en opération, le gouvernement français avait vu ses effectifs navals fondre à vue d'oeil, pour alors revenir à un état similaire à ce qu'ils étaient au début des années 1620 ²³! Bref, au lieu de pouvoir reprendre le

²⁰ Inès Murat, *Colbert*, Paris, Fayard, 1980, p. 25-26 et Joël Cornette, *Chronique du règne de Louis XIV*, Paris, Sedes, 1997, p. 66-67.

²¹ Jean Meyer, *Colbert*, Paris, Hachette, 1981, p. 166-169.

²² Le gouvernement de la régence manqua-t-il de financement pour entretenir cet office? Philippe Masson, *op.cit.*, p. 65 et Étienne Taillemite, *Colbert : secrétaire d'État...*, p. 15.

²³ Certes Mazarin aurait pu continuer le programme maritime de Richelieu, mais il chercha plutôt « ...à restaurer l'autorité de la monarchie [et] à conclure une paix avantageuse avec l'Espagne, en faisant porter l'essentiel de l'effort [de guerre] sur terre, quitte à [ne] se reposer [que] sur l'alliance maritime avec les britanniques » (Philippe Masson, *op.cit.*, p. 62), signée avec la république de Cromwell en 1655, pour défendre les intérêts maritimes français. Joël Cornette, *op.cit.*, p. 35.

programme maritime dans l'état où Richelieu l'avait laissé à sa mort, le ministre Colbert n'eut d'autre choix que d'en développer un nouveau, *ex nihilo* ²⁴.

Inspiré par l'ambition maritime du « grand cardinal », libéré des prétentions des grands seigneurs et des parlementaires, et disposant à la fois du soutien royal ainsi que d'un financement adéquat, Colbert, avec l'aide d'un associé dévoué et efficace, mais trop souvent oublié des historiens, c'est-à-dire son fils aîné, le marquis de Seignelay ²⁵, parvint alors à concevoir pour la première fois dans l'histoire de France, une véritable marine royale : autonome, nécessaire à l'exercice de la politique royale et, par-dessus tout, première d'Europe ²⁶. Pour comprendre le succès de la marine colbertienne, il convient alors de s'interroger sur les circonstances qui entourent son évolution. Sur ce, l'objectif principal de cette thèse de maîtrise est d'expliquer comment se développa la marine de guerre française, au temps où elle était sous l'influence politique de Colbert (1661-1683) et de son fils (1672-1683).

Cependant, puisqu'il fallut respecter les conventions qui s'appliquent à la longueur relative d'une thèse de maîtrise et au temps qu'un étudiant doit normalement y allouer pour la compléter, nous avons donc dû abandonner le projet initial qui était de poursuivre notre analyse jusqu'en 1690, négligeant ainsi la période où le marquis de Seignelay occupait officiellement le poste de ministre

²⁴ Charles Woolsey Cole, *Colbert and a Century of French Mercantilism*, Hamden, Archon Books, 1964, p. 451.

²⁵ Comme nous le constaterons plus tard dans cette thèse, Jean-Baptiste Antoine Colbert, marquis de Seignelay, deviendra, dès 1672, ministre en second de la Marine du royaume de France.

²⁶ Au cours du dernier quart du XVII^e siècle, il semble que la flotte de guerre française soit devenue « ...véritablement la première [d'Europe et donc,] du monde ». Philippe Masson, *op.cit.*, p. 173.

de la Marine (1683-1690), hérité de son défunt père ²⁷. De plus, comme nous avons entrepris de concentrer notre étude sur une perspective strictement européenne, l'aspect colonial dans lequel fut impliquée la marine de guerre durant cette époque a aussi été laissé de côté. Finalement, compte tenu des limitations de notre programme d'étude, une investigation dans les archives de la marine en France n'a pas été possible et notre recherche s'est plutôt précisée avec l'information disponible au Canada ²⁸.

Une approche chronologique, nous permettant d'établir une continuité temporelle entre les circonstances qui reconstituent l'évolution de la marine de guerre française durant la période ici étudiée, fut la méthode d'analyse choisie pour répondre à l'objectif principal de cette thèse ²⁹. De cette manière, nous avons tenté de démontrer que pour bien comprendre le développement de la marine de guerre du Roi-Soleil entre 1661 et 1683, il importe d'abord de situer l'essentiel des activités de Colbert et de Seignelay aux affaires de la marine, face à l'ensemble des principaux

²⁷ Une telle approche nous aurait conséquemment permis de compléter l'analyse de l'« héritage maritime » des Colbert en France. Cependant, il en sera brièvement question dans la conclusion générale.

²⁸ En ce qui concerne les sources d'archives au Canada, il faut savoir que des rares pièces que nous possédons sur l'histoire de la marine française à l'époque de Jean-Baptiste Colbert et du marquis de Seignelay, seules les sections ayant un lien avec la Nouvelle-France - qui ne fait pas l'objet d'une étude dans notre thèse - sont disponibles. Pour de plus amples détails à ce sujet, voici la liste des principaux fonds disponibles auxdites archives : *France. Archives de la Marine*, MG 2 Série A, B, 3JJ (Actes, dépêches, mémoires, correspondance, etc.); *France. Archives départementales*, MG 6 Série A^{1, 2, 3, 5, 15, 17} (Bouches-du-Rhône, Charente-Maritime, Finistère, Loire-Inférieure, Calvados et Gironde); *France. Archives maritimes*, MG 6 Série C¹⁻³, (Port de Rochefort, Saint-Servan, Cherbourg); *France. Bibliothèque nationale. Département des Manuscrits*, MG 7 I Série A^{3, 6, 7} (Nouvelles acquisitions, Mélanges de Colbert, Cinq cents de Colbert); *France. Archives nationales*, MG 3 I Série G⁵, V², Z^{1D} (Amirauté et Conseil des prises, Secrétaires du roi, Amirauté de France).

²⁹ Compte tenu des restrictions de notre étude - limites de temps, de longueur et de sources -, la possibilité d'exécuter une approche par thèmes, généralement plus technique et plus approfondie, fut donc écartée.

événements politiques, sociaux et économiques qui eurent lieu au sein du gouvernement de Louis XIV durant cette période - volonté de puissance, politique étrangère agressive, rivalité de clans ministériels, problèmes financiers, *etc.*

Tout en effectuant cette contextualisation, nous avons découvert que le succès de la marine militaire française reposait essentiellement sur l'interaction de deux éléments fondamentaux, c'est-à-dire les « transformations structurelles » - centralisation du pouvoir, modernisations techniques, remaniements logistiques, réformes organisationnelles, *etc.* - et les « conflits maritimes » - menaces d'affrontements, stratégies de campagnes, tactiques de combats, issues des batailles, *etc.* En fait, c'est l'amalgamation entre ces deux grands facteurs d'influence qui va garantir l'établissement de la France comme puissance maritime prédominante... du moins pour un temps.

Néanmoins, une telle affirmation nous invite d'abord à définir ce que nous entendons exactement par le concept de « prédominance maritime » - régulièrement utilisé par les historiens de la marine, mais rarement explicité. À cet effet, l'historiographie militaire navale tend à suggérer que ce concept se détermine par la combinaison de trois principaux critères : la supériorité matérielle (quantité et/ou qualité des bâtiments de guerre, ainsi que des armements), humaine (efficacité des matelots, des officiers et administrateurs) et militaire (résultat des affrontements d'importance). Ainsi, lorsque la France parviendra à obtenir, au milieu des années 1670, une supériorité évidente sur la première marine de l'époque - c'est-à-dire celle de Hollande ³⁰ - selon

³⁰ Un regard sur les conséquences stratégiques des campagnes navales menées au cours des trois guerres anglo-hollandaises (1652-1654, 1664-1667 et 1672-1673) nous révèle qu'en bout de ligne, et ce malgré les succès initiaux des Anglais, la marine de guerre de la république de Hollande s'est montrée

ces standards, il sera alors juste de parler de l'avènement d'une période de prédominance maritime française.

Pour mener à bien cette thèse de maîtrise, nous ne pouvions pourtant pas compter sur un grand nombre d'ouvrages modernes spécialisés. Négligée par les historiens pendant une grande partie du XX^e siècle, l'histoire maritime française commence à peine à refaire surface de nos jours³¹. De plus, la plupart des rares auteurs d'ouvrages récents sont soit très spécifiques et techniques dans leurs présentations, ou encore ils s'étendent sur de vastes périodes - allant jusqu'à plusieurs siècles - et démontrent souvent un souci plus thématique que chronologique, manquant ainsi régulièrement de précision au niveau des liens entre les événements, et/ou d'information sur des cas distincts : choses dont une étude chronologique rigoureuse dépend absolument. Très utiles malgré tout, les travaux des spécialistes modernes comme Étienne Taillemite, Daniel Dessert, Philippe Masson, Patrick Villiers et Jean Peter, ne furent pourtant pas notre principale source d'inspiration. D'ailleurs, il en va de même pour la littérature anglophone. Ainsi, l'historien Charles W. Cole, qui

d'une efficacité supérieure à sa redoutable rivale, particulièrement au cours de la seconde guerre. Ainsi, les historiens s'entendent généralement pour dire que cet avantage lui permit de conserver momentanément sa position prédominante par rapport aux autres puissances navales d'Europe (G. J. Marcus, *A Naval History of England : The Formative Centuries*, Boston/Toronto, Little, Brown and Company, 1961, p. 155, 162 et 173) - prestige que la flotte néerlandaise revendiquait depuis l'effondrement de la toute-puissante marine espagnole au cours de la guerre de Trente Ans (1618-1648). *Ibid.*, p. 134. Pour de l'information statistique complémentaire sur la marine anglaise, voir notamment l'annexe 7.

³¹ Vraisemblablement, les historiens se sont longtemps entendus pour dire qu'avec les six tomes de son *Histoire de la marine française*, publiés entre 1909 et 1923, Charles de La Roncière était parvenu à réaliser une « histoire totale » de la marine française - de ses origines (911), jusqu'à la fin du règne de Louis XIV (1715). En fait, il fallut attendre les années 1970, pour que l'influence grandissante de l'école des *Annales d'histoire économique et sociale* jette petit à petit de nouvelles bases d'études sur ce recoin de l'histoire de France, alors presque exclusivement illustré de façon événementielle.

consacra une partie de son ouvrage (*Colbert and a Century of French Mercantilism*) à la marine de guerre française, ne fait malheureusement qu'une très vague allusion au travail accompli par le marquis de Seignelay, personnage d'une importance pourtant fondamentale. En fait, ce sont plutôt les sources imprimées, les documents traitant de sujets connexes à la période ici étudiée, mais pas nécessairement reliés à la marine, et les ouvrages anciens sur la marine, qui se révélèrent être de véritables catalyseurs pour la mise en branle de notre projet de thèse de maîtrise.

La rédaction de cette thèse de maîtrise n'aurait cependant pas été possible sans l'information capitale que les sources imprimées ont fournie sur l'univers social et politique au gouvernement du Roi-Soleil! De toutes celles que nous avons utilisées, ce sont vraisemblablement les *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, compilées et annotées par Pierre Clément en huit énormes tomes à la fin du XIX^e siècle³², ainsi que le *Mes Campagnes de Mer sous Louis XIV* de Philippe de Villette-Mursay, commenté et publié par Michel Vergé-Franceschi à la fin du XX^e siècle, qui furent sans conteste les plus importantes. En ce qui concerne certaines informations particulières et/ou uniques en leurs genres, les *Écrits et lettres politiques* de l'abbé Fénelon, le *Testament politique* du cardinal de Richelieu, le *Relation de la cour de France...* de l'ambassadeur Spanheim et *Les hommes illustres...* du biographe Perrault, furent aussi utilisés.

³² Regroupant la quasi-totalité des écrits de Colbert entre 1661 et 1683, cette gigantesque compilation est, à ce jour, considérée comme étant l'une des principales sources d'informations sur la vie et les activités politiques de Jean-Baptiste Colbert durant cette période. Cela s'applique aussi, dans une certaine mesure, à son fils, le marquis de Seignelay.

Pour des détails spécifiques sur les personnages, surtout dans le cas de Colbert et de Seignelay; pour l'information utilisée lors de certaines mises en scène d'événements, ainsi qu'à l'occasion de quelques cas particuliers, un nombre considérable de documents traitant de sujets connexes à la période ici étudiée, mais pas nécessairement reliés à la marine, ont été consultés. À cet effet, les écrits d'historiens tel que Jean Meyer, Inès Murat, Joël Cornette, Jean-Christian Petitfils et Laurent Dingli, s'avèrent être des références tout à fait pertinentes.

Parmi les ouvrages anciens qui ont été utiles à la rédaction de notre thèse, le plus considérable est sans nul doute celui du célèbre Charles de La Roncière - homme qui fut l'un des plus éminents historiens de la marine au début du XX^e siècle (voir la note 31). Son oeuvre, essentiellement de type « histoire bataille », fut une source de référence très importante lorsque vint le moment de donner des détails - statistiques ou factuels - sur les campagnes militaires auxquelles participa la marine française à l'époque du ministère de Jean-Baptiste Colbert.

Avec une attention chronologique toute particulière, nous avons décidé de diviser notre étude en trois chapitres distincts, signalant ainsi les principales périodes qui ont marqué la marine de guerre française entre 1661 et 1683.

Premier chapitre : c'est la « naissance » de la marine de guerre du Roi-Soleil (1661-1671). Colbert prend le contrôle des finances du royaume de France et s'empare presque aussitôt de la gestion de la marine de commerce et, par extension, de la marine de guerre. Il cherche ensuite à centraliser tout le pouvoir de la marine entre ses propres mains et parvient ainsi, quelques années

plus tard, à créer le ministère de la Marine du royaume de France - ce qui lui donne bientôt la chance d'entamer une série de réformes structurelles. Seulement, voilà maintenant que Colbert doit préparer la marine de guerre du roi de France pour que celle-ci soit en mesure de faire face à la plus grande puissance navale de l'époque : la flotte de Hollande.

Deuxième chapitre : c'est la mise à l'épreuve et la consolidation de la marine de guerre du Roi-Soleil (1672-1674). Seignelay entre en scène et devient le principal associé de son père au ministère de la Marine. Pendant ce temps, la guerre éclate entre la France, alors associée à l'Angleterre, et la Hollande. Toutefois, peu de temps s'en faut pour que la coalition maritime anglo-française ne subisse d'importants revers militaires contre la flotte de guerre des Hollandais, à l'occasion d'une série de tentatives d'invasions navales de leur territoire. Colbert et son fils tentent alors de remédier à cette situation désavantageuse par le biais d'une batterie de révisions structurelles au programme naval français. Mais au même moment, voilà que la France se fait abandonner par l'Angleterre et se retrouve donc seule face à la Hollande - obligeant ainsi les Colbert à chercher d'autres moyens pour tenter de vaincre la redoutable marine ennemie.

Troisième chapitre : c'est l'affirmation de la prédominance de la marine de guerre du Roi-Soleil (1675-1683). Colbert commence à s'éclipser de la direction du ministère de la Marine au profit de son fils. Seignelay et son père parviennent à réorienter le théâtre des opérations maritimes en mer Méditerranée, détournant ainsi l'attention de la Hollande et de ses alliés - notamment celle de l'Espagne - sur un front avantageux pour la France. Après une série de francs succès contre les puissances espagnoles et hollandaises sur mer, et aussi sur terre, Louis XIV parvient à amener ses

ennemis à la table des négociations et signe le paix de Nimègue. Toutefois, un important désavantage stratégique pour la marine ressort de cette paix et Seignelay craint pour l'avenir de la prédominance navale de la France, acquise depuis les récentes victoires méditerranéennes. Néanmoins, une série de circonstances diplomatiques et militaires vont bientôt régler la situation, à l'avantage de la marine de guerre de Louis XIV.

C H A P I T R E I

« Naissance » de la marine de guerre du Roi-Soleil (1661-1671)

En 1661, Jean-Baptiste Colbert, ancien intendant de feu le cardinal Mazarin, devient l'un des plus puissants personnages de la bureaucratie du gouvernement de France, en s'emparant du contrôle des finances du royaume - il ne sera officialisé dans ses fonctions qu'en 1665. Bientôt, cet emploi lui permet de gagner une certaine influence sur l'administration du commerce maritime français, qui ne relève pourtant pas de ses fonctions. Chérissant l'espoir d'être éventuellement en mesure de centraliser l'entièreté du pouvoir fiscal français entre ses mains, Colbert ambitionne aussi et ce, dès 1661, à s'approprier le contrôle du département de la Marine du royaume de France, alors dépendant du ministre des Affaires étrangères. Puisqu'il devait nécessairement assurer la protection du commerce maritime pour en garantir la croissance, Colbert fit donc de la marine de guerre française, tombée en désuétude depuis la mort du cardinal Richelieu, une de ses principales priorités. En 1669, il parvint finalement à enlever l'administration de la marine d'entre les mains du ministre des Affaires étrangères, pour en faire un département autonome et unique. Bref, le ministère de la Marine de France venait de naître. À partir de ce moment, ses projets pour la marine allèrent en accéléré. Devenu l'unique autorité dirigeante de la marine française après la mort du

dernier grand-maître de la navigation durant l'été 1669, Colbert peut alors entreprendre une série d'importantes réformes, essentielles pour l'évolution de la marine de guerre française. En 1670 cependant, un événement d'importance internationale oblige Colbert à hâter le développement de ladite marine, pour que celle-ci soit rapidement en mesure de soutenir une guerre contre la plus grande puissance navale de l'époque : la république de Hollande.

Dans ce chapitre, quatre points sont à éclaircir pour nous aider à comprendre comment se développa la marine de guerre française entre 1661 et 1671. Premièrement, un mot sera dit sur la jeunesse et l'origine de la montée au pouvoir de Jean-Baptiste Colbert, principal acteur de cette période. Deuxièmement, nous verrons de quelles façons Colbert est parvenu, entre 1661 et 1669, à acquérir une influence croissante sur l'administration de la marine française de commerce et de guerre : ce qui lui permit éventuellement de créer le ministère de la Marine (1669). Troisièmement, il sera question d'analyser brièvement les principales composantes des réformes navales de 1669. Enfin quatrièmement, nous jetterons un rapide coup d'oeil sur les raisons qui ont poussé le Roi-Soleil à déclarer la guerre à la Hollande et l'effet que cela eut sur le développement de la marine de guerre française à partir des années 1670-1671.

Qui est Jean-Baptiste Colbert ?

La jeunesse et l'homme et l'origine de sa montée au pouvoir (1619-1661)

Né le 29 août 1619, Jean-Baptiste Colbert est le fils aîné de Nicolas Colbert (1590-1661), un bourgeois rémois qui avait fait fortune dans le commerce du textile ¹ et dont la famille fréquentait les coulisses du pouvoir politique en France depuis la fin du règne d'Henri IV ². Vers 1629, le jeune Jean-Baptiste entre au collège des jésuites de Reims pour y recevoir son éducation en philosophie, comme il était coutume de faire chez les gens de la haute bourgeoisie et de la noblesse à cette époque ³. Puis à l'âge de 15 ans, il quitte Reims pour aller à Lyon, selon les ordres de son père. Là-bas, Jean-Baptiste entreprend une solide formation financière chez le banquier Mascramy, un vieil ami de la famille. Ce séjour de près de deux ans lui permet d'apprendre le métier de commis banquier. Émerveillé par l'esprit de son jeune élève, Mascramy lui fit d'excellents rapports auprès de son père et en 1636, Nicolas Colbert fait mander son fils à Paris ⁴.

¹ Luc-Normand Tellier, *Face aux Colbert*, Sillery, Presses de l'Université de Québec, 1987, p. 39.

² C'est grâce au succès financier et à l'influence politique du grand-oncle de Jean-Baptiste, un dénommé Oudard (1560-1640), que la famille des Colbert a reçu ses « lettres de noblesse ». D'ailleurs, voilà pourquoi les membres de la branche cousine de Jean-Baptiste Colbert furent en mesure d'acquérir deux importantes seigneuries au début du XVII^e siècle, soit : celle de Saint-Pouange et celle de Villacerf. Inès Murat, *Colbert*, Paris, Fayard, 1980, p. 17 et *Délégation aux Célébrations Nationales, Colbert 1619-1683 : catalogue d'une exposition à l'Hôtel de la monnaie du 4 octobre au 30 novembre 1983*, Paris, Ministère de la Culture, 1983, p. 20.

³ Inès Murat, *op.cit.*, p. 20.

⁴ Depuis 1629, Nicolas Colbert était installé à Paris, évitant ainsi de subir le désastreux déclin financier de la ville de Reims, dont l'économie fut durement touchée au cours de la guerre de Trente Ans (1618-1648). *Ibid.*, p. 19.

De 1636 à 1640, Nicolas plaça Jean-Baptiste comme stagiaire dans différents bureaux de notaires et de procureurs de la capitale française, afin qu'il complète sa formation dans le domaine du commerce et des finances ⁵. Onze longues années de formation semblaient avoir finalement contenté l'ambition académique que Nicolas avait pour son fils. Alors muni d'une solide éducation, d'un accès à la fortune familiale et au monde privilégié de la noblesse, Jean-Baptiste pouvait espérer tenter sa chance sur la scène politique.

1640 : il est temps d'établir Jean-Baptiste, qui entre dans sa vingt et unième année. Nicolas était toujours resté très proche de son cousin Colbert de Saint-Pouange, commis du secrétaire d'État à la guerre, alors Sublet de Noyers. Fort de l'appui de Saint-Pouange ⁶, il achète à son fils la charge de commissaire ordinaire des guerres ⁷.

Le nouveau travail de Jean-Baptiste consistait à superviser tout ce qui concernait le soutien logistique des compagnies d'un des régiments de l'armée du roi. Ainsi, il devait régulièrement inspecter les équipements, vérifier les effectifs, s'assurer du ravitaillement et surtout, suivre les fréquents déplacements des unités ⁸. Grâce à son esprit rigoureux, à son tempérament sévère et à son zèle, le jeune commissaire ordinaire ne tarda pas à se bâtir une solide réputation. Toutefois, la mort du cardinal Richelieu en décembre 1642 et la nomination du cardinal Mazarin au poste de «

⁵ *Ibid.*, p. 20.

⁶ Jean-Baptiste Colbert de Saint-Pouange est le fils d'Oudard et donc, le cousin de Nicolas. Il aurait acquis les terres de Saint-Pouange en prime de dot, lors de son mariage avec la soeur de Michel IV Le Tellier, en 1628. En bout de ligne, cette alliance avec le clan des Le Tellier allait s'avérer à la fois très valorisante et très nuisible pour le destin politique du fils de Nicolas Colbert. Luc-Normand Tellier, *op.cit.*, p. 38.

⁷ Inès Murat, *op.cit.*, p. 22.

⁸ Pierre Clément, *Lettres, instructions et mémoires de Jean-Baptiste Colbert. Tome VII. Lettres privées, suppléments, appendices*. Paris, Imprimerie Impériale, 1873, p. 11.

principal ministre » de Louis XIII, allait bientôt lui valoir une promotion. En fait, une fois arrivé au pouvoir, Mazarin entreprit de se débarrasser des gens du clan de Richelieu ⁹, pour y placer ses propres « créatures ». Parmi celles-ci se trouvait Michel IV Le Tellier, beau-frère de Colbert de Saint-Pouange, qui venait d'être nommé ministre de la Guerre à la place de Sublet de Noyers ¹⁰. Cette promotion de Le Tellier vint raffermir la place de la famille Colbert au gouvernement. Ainsi, au printemps 1643, Saint-Pouange devint premier commis pour le ministre et, quelques mois plus tard, sur les traces de son oncle, le fils de Nicolas Colbert fut intégré à l'équipe ministérielle de Le Tellier en tant que commis.

Malheureusement, on ne connaît que peu de chose sur la vie de Jean-Baptiste Colbert pendant cette période de service auprès de ce ministre, sinon qu'il «...gagna la confiance de Le Tellier et un office additionnel [en acceptant] le titre envié de 'Conseiller du Roy en ses Conseils d'Estat, privé et des finances'...¹¹». En 1648, soit probablement peu de temps après cette nomination, Jean-Baptiste épousa une riche héritière du nom de Marie Charron (1630-1687) ¹². De cette union naquirent dix enfants dont un, né en 1658, mourut en bas âge ¹³.

⁹ *Ibid.*, p. 14.

¹⁰ Voir la citation rattachée à la note 7. Luc-Normand Tellier, *op.cit.*, p. 61-63.

¹¹ *Délégation aux Célébrations Nationales...*, p. 24.

¹² Issu d'une famille de puissants financiers, la femme de Colbert apporta une admirable dot de 100 000 livres. Inès Murat, *op.cit.*, p. 24.

¹³ *Délégation aux Célébrations Nationales...*, p. 55.

En se montrant d'une fidélité inébranlable pour le jeune roi de France pendant la guerre civile de la Fronde (1648-1653), Colbert eut donc la chance de se faire connaître par la famille royale et, conséquemment, par le cardinal Mazarin lui-même. Ainsi, au plus fort de la guerre, en 1651, la famille royale fut régulièrement forcée de s'exiler hors de Paris et Jean-Baptiste est alors appelé à jouer le rôle officieux d'agent de liaison pour le ministre Le Tellier auprès de Mazarin ¹⁴. Une fois la guerre achevée, le cardinal récompensera son fidèle Colbert en le faisant intendant de ses affaires personnelles ¹⁵. Toutefois, puisque la fortune de Mazarin se confondait dangereusement avec celle du royaume, Jean-Baptiste se vit souvent contraint d'empiéter sur l'autorité du surintendant des finances de France, Nicolas Fouquet. D'ailleurs, peu de temps s'en fallut avant qu'une féroce lutte de pouvoir éclate entre ces deux hommes, dont le point culminant sera l'arrestation de Fouquet, le 5 septembre 1661 ¹⁶. Dès lors, Jean-Baptiste Colbert, qui avait été fortement recommandé au roi par un cardinal Mazarin mourant (il décéda le 9 mars 1661), prend officieusement le contrôle total des affaires financières du royaume et devient, du même coup, l'homme de confiance du jeune Louis XIV ¹⁷. Après plus de 20 ans de travail dans les affaires de l'État, Colbert était devenu l'un des plus puissants bureaucrates de France.

¹⁴ Inès Murat, *op.cit.*, p. 26.

¹⁵ *Ibid.*, p. 40.

¹⁶ Nicolas Fouquet subira ensuite un long procès, avant d'être finalement reconnu coupable de graves crimes fiscaux contre l'État - accusations essentiellement orchestrées par Colbert. Le 22 décembre 1664, l'ancien surintendant des finances sera condamné à passer le reste de ses jours en prison, dans les donjons de la forteresse de Pignerol. Daniel Dessert, *Fouquet*, Fayard, 1987, p. 241-242, 261-262 et 264.

¹⁷ Charles Perrault, *Les hommes illustres qui ont paru en France pendant le siècle avec leurs portraits au naturel*, Genève, Slatkine Reprints, 1970 (1697), p. 37.

Prise de position et mise au point (1661-1669)

Les origines de la missive royale de décembre 1665, officialisée en mai 1667

Dans une missive datée du 31 décembre 1665, à l'adresse de François de Vendôme, duc de Beaufort, grand-maitre, chef et surintendant général de la navigation et du commerce ¹⁸, et de tous les principaux membres du haut commandement de la marine, Louis XIV annonce qu'il a «...ordonné au sieur de Colbert de continuer à prendre soin de toutes les affaires de la marine...»¹⁹. Fait cependant étrange : ce dernier n'a pratiquement pas écrit de relations relatives à la marine, hormis les quelques dépêches royales qu'il expédia en 1662, depuis son avènement officieux en tant que maître des finances du royaume à la place de Fouquet, en septembre 1661 ²⁰. Pourtant, selon les registres des gages et appointements donnés par le roi aux autorités navales françaises entre 1661 et 1665, Colbert est clairement identifié en tant que « membre du conseil du grand-maitre de la navigation » ²¹. Ainsi, puisqu'il semble que celui-ci n'a presque pas entretenu de correspondance

¹⁸ Le duc de Beaufort (1616-1669) fut, en sa qualité de 'Grand-maitre, chef et surintendant général de la navigation et du commerce de France', le commandant en chef de la marine de guerre et de commerce, entre 1665 et 1669. Auguste Jal, «Beaufort (François de Vendôme, duc de) », *Dictionnaire critique de Biographie et d'Histoire*, Genève, Slatkine reprints, 1970 (1872), p. 140-146.

¹⁹ Pierre Clément, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert, Tome III, 1^{re} partie - Marine et galères*, Paris, Imprimerie Impériale, 1864, p. 28.

²⁰ Entre 1661 et 1665, presque aucun document relatif à la marine n'a été écrit par Colbert. Cependant, une quinzaine de lettres furent adressées au haut commandement maritime durant l'année 1662, au nom du roi. La plupart d'entre elles laissent entendre un message de restructuration des finances pour la marine et de centralisation du pouvoir autour de la personne du roi. *Ibid.*, p. 1-24 et p. 28.

²¹ Philippe de Villette-Mursay, *Les campagnes de mer sous Louis XIV*, Paris, Tallandier, 1991 (1704?), p. 285 (Introduction et notes de Michel Vergé-Franceschi). Veuillez noter qu'il est pratiquement impossible de déterminer ce qui revient à Villette-Mursay et à Vergé-Franceschi dans une des sections de ce document, intitulée «Dictionnaire des personnages et des batailles» - dont la provenance n'est d'ailleurs

officielle avec les autorités navales de France durant plus de quatre années, comment se fait-il que le roi lui ait demandé de continuer à prendre soin de la marine ? De plus, quelle fut l'importance de sa présence sur ledit conseil? ²².

Pour justifier cette quasi-absence de communication, il faut d'abord tenter de comprendre ce qu'était le jeu du clientélisme, primordial pour connaître le mécanisme hiérarchique du gouvernement français de cette époque. Ainsi, en vue d'enraciner solidement leurs positions dans les affaires d'État, il était vraisemblablement essentiel à tous les bureaucrates ambitieux, tel que l'était Colbert, de se bâtir un clan, c'est-à-dire un réseau de fidèles alliés et amis, voir même de parents, dont la loyauté et le dévouement sont souvent acquis à coup de subsides et ou de promesses de promotions, ou parfois même par simple admiration ²³ :

Entre 1661 et 1665, le nouveau « contrôleur général » suscite rapidement les conditions idoines pour clarifier les choses. [Ainsi,] ...les liens amicaux et les relations ne vont pas tarder à jouer efficacement. Au prix de témoignages et de dépositions plus ou moins suspectes contre Fouquet, bon

pas clairement indiquée (voir p. 8). Puisque ce dictionnaire, qualifié d'« absolument inédit » (voir p. 8), réfère parfois le lecteur à des événements qui eurent lieu bien après la publication initiale de *Mes campagnes de mer sous Louis XIV* (1704?) et même après la mort de Villette-Mursay (1707), il y a donc lieu de croire que Vergé-Franceschi ait volontairement ajouté certains détails complémentaires aux propos originaux de l'auteur.

²² Le manque de communication entre Colbert et le département de la Marine entre 1661 et 1665 n'est certainement pas un cas isolé. En fait, après une rigoureuse recherche dans les nombreux ouvrages que Pierre Clément publia sur Colbert, nous avons pu déduire qu'il en était ainsi de tous les autres départements où ce dernier était appelé à diriger (i.e.: le département des Finances, des Bâtiments et de la Maison du roi). Pierre Clément, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, Paris, Imprimerie Impériale, 1861-1882, 8 tomes (10 volumes).

²³ Daniel Dessert prouve la réalité de ce phénomène de lobby - aussi dit de : clan - chez Colbert, en analysant, à titre d'exemple, ses activités aux finances entre 1661 et 1665, dont l'essentiel semble avoir été orienté afin «...[d']achever sa prise en main de l'appareil financier du royaume...» Daniel Dessert, *Argent, pouvoir et société au Grand Siècle*, Paris, Fayard, 1984 p. 331.

nombre de financiers se rapprochent de Colbert. [De plus.] ...les réseaux d'alliance et d'amitié contribuent à amplifier ce mouvement de ralliement. Le lobby (clan) de Colbert se constitue donc au moment même où le ministre stigmatise le prétendu népotisme de son prédécesseur (Fouquet) ²⁴.

La montée au pouvoir de Colbert aux finances, en pratique (septembre 1661) comme en titre (décembre 1665), serait donc le point de départ de l'émergence de son clan, alors en guerre contre les alliés de Fouquet qui étaient demeurés à la cour de Louis XIV malgré l'arrestation de leur maître en 1661 ²⁵. En fait, c'est précisément la domination qu'exerçait Colbert sur le conseil royal des finances, dont il est devenu officieusement le maître lors de sa formation, en date du 15 septembre 1661 ²⁶, qui lui servit de « plate-forme de lancement » pour consolider sa position au gouvernement, établir son clan et quémander, entre autre, un pouvoir fondamental qui lui permettrait de centraliser tout le pouvoir commercial du royaume entre ses mains «... tant de terre que de mer...²⁷» : le contrôle

²⁴ *Ibid.*, p. 327-328.

²⁵ Soutenu par le roi, Colbert eut quand même besoin de nombreux appuis à la cour, pour parvenir à se débarrasser d'une importante menace : le puissant clan de Fouquet. Arrêté en 1661, condamné en 1664, Fouquet pouvait encore tenter quelques coups de théâtre, grâce à l'intervention des membres de son clan au gouvernement de Louis XIV. Calculateur et prévoyant, Colbert réussit cependant à éviter la réalisation de cette menaçante probabilité, en démembrant le clan de son adversaire grâce à l'action du sien. Les alliés de Fouquet furent pour la plupart arrêtés, emprisonnés ou exilés, et dépouillés de leur fortune, jugée mal acquise, entre 1661 et 1665. Daniel Dessert, *Argent...*, p. 327-330.

²⁶ Suite à l'arrestation de Fouquet, Colbert conçut un règlement qui établit le conseil royal des finances. Présidé par le duc de Villeroy et composé de quatre autres membres, c'est-à-dire Colbert, Le Tellier, M. Pussort -cousin de Colbert par voie maternelle- et M. Boucherat, ce conseil «... eût en vue de pourvoir aux abus qui s'étaient glissés dans l'administration, et surtout au pouvoir absolu et indépendant que les surintendants y exerçaient...». Bien qu'il n'y soit pas officiellement président, Colbert domina dans toutes les affaires dudit conseil et ce, dès le début des rencontres. Ainsi, le maréchal de la Meillaray e aurait un jour dit plaisamment à Villeroy, peu avant la première rencontre dudit conseil : «...mon ami, tu seras le chef des finances, mais en idée.... et Colbert sera le chef véritable. Mais que t'importe? Tu auras de gros appointements et n'est-ce pas assez? » Jean Meyer, *Colbert....* p. 184-185.

²⁷ Étienne Taillemite, *Colbert : secrétaire d'État de la Marine et les réformes de 1669*, Paris, Académie de marine, 1970, p. 19.

de la marine de France - dont la bureaucratie était, depuis l'époque de la régence d'Anne d'Autriche ²⁸, entièrement administrée par le ministère des Affaires étrangères ²⁹. La confirmation officieuse de sa prise de contrôle sur « toutes les affaires de la marine » en décembre 1665 gravite donc, vraisemblablement, autour de ce phénomène.

Revendiquant le contrôle de l'entière du commerce du royaume au nom du roi, alors que Sa Majesté aspirait à l'absolutisme monarchique, Colbert n'eut guère de difficulté à convaincre Hugues de Lionne ³⁰ de lui céder les commandes de la flotte commerciale française ³¹, et ce quelques jours seulement après l'arrestation de Fouquet ³². Bien qu'ayant été faite de façon purement officieuse et sans confirmation écrite de Louis XIV, cette nouvelle disposition du pouvoir à

²⁸ Voir l'introduction de cette thèse.

²⁹ Hugues de Lionne (1611-1671) devient secrétaire d'État en 1659 et dirigea brillamment les affaires étrangères de France, de 1663 à sa mort. Auguste Jal, « Lyonne (Les) », *op.cit.*, p. 816-817.

³⁰ En fait, il est vrai que Lionne «...avait eu tellement peur au moment de l'arrestation de Fouquet...» et qu'il ne demandait pas mieux que d'obtempérer aux suggestions du puissant favori [*i.e.* Colbert]. Jean Meyer, *op.cit.*, p. 272.

³¹ Selon la « grande enquête » de 1664, ordonnée par Colbert, la marine commerciale française disposait déjà de 128 000 tonneaux (329 navires marchands de plus de 100 tx et 2039 de moins de 100 tx = 2368). À titre comparatif, l'Angleterre et la Hollande avaient à la même époque respectivement ≈ 200 000 tx et ≈ 600 000 tx de bâtiments commerciaux. (Jean Meyer, « Louis XIV et les puissances maritimes », *XVII^e siècle*, no 123, avril-juin 1979, p. 156-157). Étant évalué à 200 en 1660-1661, nous savons que le nombre de navires marchands d'importance (100 tx et plus) ne s'élèvera qu'à 500 à la fin de « l'époque Colbert », alors que le ministre rêvait d'en avoir un millier - la raison de cet échec étant presque uniquement redevable aux problèmes économiques engendrés par la guerre de Hollande (voir chapitre II et III). Étienne Taillemite, *L'Histoire ignorée de la marine française*, Paris, Perrin, p. 81.

³² Cette prise de pouvoir de Colbert au ministère des Affaires étrangères incluait aussi le contrôle sur le commerce colonial. De plus, il est vrai que les historiens modernes ne s'entendent toujours pas pour déterminer en quoi consistait la tâche exacte de Colbert dans les affaires de la marine en 1661, mais de façon générale, ils semblent à peu près tous certains que celui-ci s'occupait au moins des affaires du commerce maritime. Étienne Taillemite, *Colbert : secrétaire d'État...*, p. 17.

l'intérieur du ministère des Affaires étrangères donna à Colbert l'opportunité de «...[s']appliquer au rétablissement du commerce maritime...³³», grâce à la création de guildes et de compagnies marchandes maritimes, tel que les compagnies des Indes occidentales (1662) et orientales (1664), par exemple ³⁴. Inévitablement, ce contrôle qu'il exerçait maintenant sur la flotte de commerce lui valut automatiquement un siège au conseil du grand-maître de la navigation, là où les questions d'intérêt commercial et militaire étaient couramment traitées ³⁵. Seulement, l'instance décisionnelle finale sur les affaires maritimes demeurait toujours du ressort de Lionne et ce dernier gardait donc la haute main sur la rédaction des lettres, des dépêches et de tout autre document similaire ³⁶. Bref, Colbert n'était en apparence qu'un grand commis aux affaires étrangères : chef du sous-département du commerce maritime et représentant de Lionne sur le conseil du grand-maître.

Cependant, le prestige grandissant dont il bénéficiait depuis la chute de Fouquet, renforcé par sa domination sur le conseil royal des finances, lui permit de jouir d'une influence majeure sur les décisions prises par ledit conseil du grand-maître, qu'elles aient été de nature commerciale ou militaire ³⁷. Ainsi Colbert commença t-il à injecter des sommes considérables dans l'ensemble du

³³ Joël Cornette, *Chronique...*, p. 117.

³⁴ *Id.*, *Absolutisme et Lumières 1652-1783*, Paris, Hachette, 1993, p. 27., coll. « Histoire de France », no 23.

³⁵ Le conseil du grand-maître exerçait un pouvoir bien réel, mais il était vraisemblablement dominé par les bureaucrates du ministère des Affaires étrangères, du moins depuis l'époque de la régence (voir l'introduction de cette thèse). Philippe de Villette-Mursay, *op.cit.*, p. 285.

³⁶ Jean Meyer, *Colbert...*, p. 272.

³⁷ Bien que cette période (1661-1665) soit mal connue des historiens, nous pouvons tout de même constater l'influence que possédait Colbert dans les affaires du conseil du grand-maître, en remarquant que c'est lui qui s'assurait d'acheminer les ordres et de vérifier à ce qu'ils soient dûment appliqués, pour des

budget attribué à l'élément maritime ³⁸. Concentrer d'abord l'effort financier dans le redressement de la flotte marchande du royaume de France, pour ensuite investir dans la protection de ce commerce naval en créant une flotte de guerre respectable et efficace : tel était le projet maritime de Jean-Baptiste Colbert ³⁹. D'ailleurs, cette tendance à vouloir investir d'abord dans le développement de la marine marchande entre les années 1661 - 1665 est confirmée par les statistiques de l'époque, qui nous démontrent que ses effectifs ont passé d'environ 200 navires commerciaux d'importances - plus de 100 tonneaux - à plus de 329 ⁴⁰, alors que ceux de la flotte de guerre ont augmenté et ce, grâce à l'influence de Colbert sur le conseil du grand-maître, de 18 à 26 (?) vaisseaux de ligne ⁴¹.

tâches aussi importantes que la construction de vaisseaux de guerre - comme le note si bien Jean Peter. (Jean Peter, *Le port et l'arsenal de Toulon sous Louis XIV*, Paris, Économica et Institut de stratégie comparée, 1995, p. 6-9). Ce contact direct avec les marins, qu'ils aient été charpentiers, intendants, capitaines ou autres, fut sans nul doute une étape cruciale pour Colbert dans le processus d'établissement de son clan.

³⁸ Charles de La Roncière, *Un grand ministre de la Marine : Colbert*, Paris, Librairie Plon, 1919, p. 47.

³⁹ Jean Meyer, *Colbert...*, p. 260.

⁴⁰ Tel qu'indiqué à la note 31, la grande enquête de 1664 chiffrait les effectifs de la marine marchande à 329 bâtiments. Cependant, bien qu'une certaine croissance fut probablement enregistrée au cours de l'année suivante, aucune statistique n'est disponible pour l'année 1665.

⁴¹ Ici, Villiers avance des chiffres qui sont peut-être faussés en ce qui concerne les effectifs de la marine de guerre française, pour les années 1661 à 1665. En fait, l'historien soutient que la France possédait 9 vaisseaux de ligne en 1661, 15 en 1662, 17 en 1663, 22 en 1664 et 26 en 1665, alors que la source qu'il utilise à cet effet ne semble donner aucune information statistique avant l'année 1666, du moins si l'on se fie à son titre : cf. A.N. fonds Marine, B5 1 et B5 2, *États des vaisseaux 1666-1715*. Pierre Clément, pour sa part, se réfère à un tableau intitulé : *État des bâtiments en septembre 1661*, qui confirme que 18 vaisseaux de ligne existaient à cette époque. Philippe Masson confirme les données de Clément. (Patrick Villiers, *Marine royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique : de Louis XIV à Louis XVI. Volume I*, Paris, Société Dunkerquoise d'Histoire et d'Archéologie, 1991, p. 64 ; Pierre Clément, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert, tome III, II^e partie - Instructions au marquis de Seignelay*, Paris, Imprimerie Impériale, 1865, p. 699 ; Philippe Masson, *Histoire de la marine. Tome I. L'ère de la voile*, Paris/Limoges, éditions Charles Lavauzelle, 1981, p. 77).

Somme toute, la condamnation de Fouquet en décembre 1664 permit à Colbert, qui avait malheureusement été «...trop occupé par le procès du surintendant...⁴²» au cours des trois années précédentes, de mettre finalement un terme à l'existence du clan de son ennemi, désorganisé par la défaite du maître ⁴³. Cette situation avantageuse lui donna ensuite l'opportunité de convaincre Barthélemy Herwarth, banquier parisien d'origine allemande qui était détenteur du poste de contrôleur général des finances depuis 1657 et à qui le roi n'avait vraisemblablement rien à reprocher ⁴⁴, de lui vendre sa charge, qu'il - avec l'approbation de Louis XIV - transforma sans plus tarder en commission responsable du ministère des Finances, le 12 décembre 1665 ⁴⁵. Au même moment, le conseil royal des finances fut aboli et Colbert, à partir de cette époque, devint véritablement, en pratique comme en titre, le maître des finances du royaume de France. Finalement, puisque les assises de son pouvoir étaient maintenant bien établies, il put alors s'ingérer plus aisément dans les affaires de la marine de guerre, dont la flotte marchande était en train de devenir, conformément à ses désirs, la clef de voûte ⁴⁶.

⁴² Inès Murat, *op. cit.*, p. 285.

⁴³ Suivant la condamnation de Fouquet en décembre 1664, les derniers militants de son clan ne semblent avoir eu d'autres choix que d'abandonner leurs positions ou de prêter « allégeance » à Colbert. Daniel Dessert, *Fouquet...*, p. 270.

⁴⁴ Jean Meyer, *Colbert...*, p. 183.

⁴⁵ Joël Cornette, *Chronique...*, p. 132-133 (« Colbert reçoit la commission de contrôleur général des Finances » = Pour plus de détails à ce sujet, voir Germain Martin, *L'Histoire du crédit en France sous le règne de Louis XIV. Volume I. Le crédit public*, Paris, 1913, p. 77).

⁴⁶ Daniel Dessert, « La marine royale, une filiale Colbert », dans *Patronages et clientélisme : 1550-1750*, Lille/Londres, Centre d'histoire de la région du nord-ouest / Institut français du Royaume-Uni, 1995, p. 70.

Prenant en considération cette victoire politique de Colbert contre Fouquet, ainsi que tout le travail que l'ancien intendant de Mazarin avait accompli dans les affaires de la marine depuis 1661⁴⁷, Louis XIV jugea donc que le moment était maintenant opportun d'annoncer, par l'entremise de la fameuse missive du 31 décembre 1665, à Beaufort et à Lionne, ainsi qu'aux membres du haut commandement de la marine, qu'il avait ordonné à Colbert de s'occuper de toute la marine du royaume. Quoique n'étant pas confirmée par un règlement ou une ordonnance, cette annonce officieuse du roi donna vraisemblablement « carte blanche » à Colbert au niveau de toutes les affaires maritimes, chose qu'il n'avait pas eue entre 1661 et 1665.

Fort de cet avantage politique, Colbert informa aussitôt Lionne et Beaufort qu'il était grand temps de doter la France d'une flotte de guerre adéquate. En fait, la disproportion entre la marine de commerce et la marine de guerre était toujours très considérable en décembre 1665 et ce, malgré la pression qu'avait exercée Colbert sur le conseil du grand-maître depuis les quatre dernières années. Afin d'assurer la sécurité des bâtiments marchands en mer, ainsi que la surveillance des

⁴⁷ L'étude du budget annuel de la marine entre 1661 et 1665 révèle une augmentation très considérable du financement de l'État, qui fut nécessairement attribué à autre chose qu'uniquement la marine marchande, puisque quelques vaisseaux de ligne (voir note 41) sont ajoutés à la flotte de guerre française pendant cette même période. Toutefois, il nous est impossible de discerner la différence entre le financement accordé à la flotte de guerre et celui de la flotte marchande, puisque leurs revenus respectifs proviennent du budget général de la marine, unique source d'information qui se trouve à notre disposition. Une analyse détaillée des budgets généraux entre 1661 et 1665 pourrait éventuellement nous permettre de vérifier la différence en question mais, puisque les documents nécessaires à une telle opération n'existent qu'en France, ladite analyse est dès lors impossible à exécuter. Patrick Villiers, *op.cit.*, p. 58.

côtes du royaume, la marine devait donc se doter d'un élément militaire respectable ⁴⁸. Tel était le plan initial que Colbert entrevoyait pour la marine de guerre française ⁴⁹.

Dès lors, une correspondance active fut entamée entre Colbert, les intendants portuaires ⁵⁰, les officiers généraux, ainsi que Beaufort et Lionne. Des questions de financement, de logistique, de construction de navires, de remaniement des ports et des arsenaux, de commerce avec l'étranger - surtout la Hollande et la Suède - donnèrent soudainement un souffle nouveau à cette marine de guerre, qui avait sombré dans l'oubli depuis la mort du cardinal de Richelieu ⁵¹. Grâce à l'initiative de Colbert, ce monde que l'époque mazarine avait abandonné allait donc enfin renaître.

Néanmoins, bien que ce dernier eût obtenu l'autorisation royale d'administrer la marine toute entière, il ne s'était cependant pas complètement emparé du contrôle de sa bureaucratie puisqu'en temps normal, tous les papiers devaient obtenir l'autorisation (écrite?) du ministre des Affaires

⁴⁸ Inès Murat, *op.cit.*, p. 269.

⁴⁹ Le rôle que Colbert voulait alors donner à la marine militaire était celui « d'instrument de soutien » pour la marine marchande. La création d'une puissante flotte de guerre dont l'objectif est d'attaquer et de démanteler les puissances maritimes rivales, n'était vraisemblablement pas son objectif dans les années 1660. Pour plus amples informations à ce sujet, voir Joël Cornette, *Absolutisme....*, p. 25-27.

⁵⁰ L'intendant portuaire (ou intendant de marine) était le représentant immédiat du ministre de la Marine dans le port. En coopération avec le capitaine de port jusqu'en 1674 (voir la section intitulée : *Le règlement pour la police générale des arsenaux*, dans le chapitre II), son rôle consiste essentiellement à « ...superviser la construction des vaisseaux, leur entretien, leur approvisionnement, ainsi que l'armement des escadres. Il doit, en outre, diriger les opérations du port, y compris les tâches d'urbanisme liées à l'installation, ou à l'agrandissement des arsenaux...», etc. Daniel Dessert, « Intendants de la marine », *Dictionnaire de l'ancien régime*. Paris, Presses Universitaires de France, 1996, p. 672.

⁵¹ Pour étudier la correspondance qu'écrivit Colbert pour les affaires de la marine entre 1665 et 1667, veuillez consulter Pierre Clément, *Lettres.... Tome III, 1^{re} partie....*, p. 29-88.

étrangères avant d'être expédiés. Rien ne démontre cependant à quel point cette politique de partage de pouvoir était respectée entre Colbert et Lionne, compte tenu de son caractère officieux. En fait, les affaires navales demeuraient toujours officiellement sous le joug du ministre des Affaires étrangères au cours des mois qui suivirent la missive du 31 décembre 1665 ⁵².

Or la vaillance, la rigueur et l'intelligence dont Colbert fit preuve dans son projet de doter la France d'une marine commerciale et militaire puissante, lui valurent non seulement l'admiration de Lionne et de Beaufort mais aussi l'officialisation de sa nouvelle position aux affaires étrangères, un an et demi plus tard. Ainsi, c'est grâce au règlement royal du 11 mai 1667 que l'ancien intendant de Mazarin devient officiellement l'administrateur du département de la marine française (de guerre et de commerce) en titre ⁵³. Selon ce règlement, Colbert conserve «...le détail et le soin qu'il avait déjà pour la marine, les galères, le commerce, *etc.* Et laisse à M. de Lionne [, une fois de plus,] les expéditions à faire en conséquence ⁵⁴».

⁵² Étienne Taillemite, *Colbert : secrétaire d'État...*, p. 18.

⁵³ Charles de La Roncière, *Un grand ministre*, p. 55. Avant de faire officialiser la redistribution des pouvoirs effectuée officieusement un an et demi plus tôt, Colbert, désirant d'abord éviter que «...cela ne fasse de peine à M. de Lionne...», avait donc consulté Michel Le Tellier, son ancien employeur, pour obtenir son opinion à cet effet. Pour l'occasion, il lui écrivit un court mémoire, au début du mois d'avril 1667, démontrant la répartition précise du pouvoir entre lui et Lionne, tel qu'il l'entendait. Pierre Clément, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert, Tome VII - Lettres privées, suppléments et appendices*, Paris, Imprimerie Impériale, 1873, p. 300-303.

⁵⁴ Pierre Clément, *Lettres... Tome III, 1^{re} partie...*, p. 89.

Cependant, le résultat de ce partage officiel de pouvoir entre ces deux hommes d'État engendra malheureusement plus de mal que de bien. En fait, au lieu d'alléger la tâche bureaucratique de par une division claire et nette des pouvoirs entre Colbert et Lionne, il ne fit qu'alourdir la confusion, déjà bien présente depuis décembre 1665, au ministère des Affaires étrangères. Ainsi, à la fois autonome et dépendante de ce ministère, la bureaucratie de la marine du règlement royal de 1667, devant composer avec une autorité à deux têtes, étouffait sous le poids de cette double gérance. À titre d'exemple, il est écrit à la quatrième et cinquième page dudit règlement que :

Ledit sieur Colbert fera les mémoires des ordres à expédier, les lira en présence de Sa Majesté, et après les avoir lus, les remettra audit sieur de Lionne pour en dresser les expéditions. Qu'après que ledit sieur de Lionne les aura faites, il les enverra toutes, à cachet volant, audit sieur Colbert, y joignant des lettres de sa main pour ceux auxquels les ordres s'adresseront. ...et [Colbert] les accompagnera d'une de ses lettres ⁵⁵.

L'autorité incertaine de Colbert sur cette marine française à demi émancipée du ministère des Affaires étrangères, n'empêcha toutefois pas ce dernier d'accomplir dûment son travail, mais avec un sérieux handicap administratif. Bien qu'il lui ait fait faire un grand pas vers la reconnaissance royale, la marine de 1667 était encore considérée comme un élément de second plan dans la politique militaire et commerciale de la France ⁵⁶. Dès lors, Colbert, motivé par le désir d'émanciper la marine du joug de Lionne une fois pour toute, tentera de convaincre le gouvernement de Louis XIV de la réelle nécessité de créer un « ministère de la Marine », espérant ainsi pouvoir

⁵⁵ *Ibid.*, p. 92-93.

⁵⁶ Charles de La Roncière, *Un grand ministre.*, p. 57-58.

centraliser toute la bureaucratie maritime et assurer la continuité dans son programme de redressement de la flotte de guerre - qu'il s'efforçait de mettre en oeuvre tant bien que mal depuis décembre 1665.

Vers l'émancipation de la marine

La résurgence des hostilités avec l'Espagne en mai 1667, dans le cadre de la guerre de *Dévolution*, qui éclata seulement huit années après la signature de la paix des Pyrénées (1659) ⁵⁷, n'a guère laissé le temps à Colbert, disposant seulement de quelques mois de préavis, de mettre en branle une marine de guerre suffisamment puissante pour entrevoir une campagne maritime d'importance contre l'Espagne. Néanmoins, la possibilité que les Espagnols pussent bénéficier de l'appui de la marine d'Angleterre ⁵⁸, royaume qui avait été officieusement en guerre avec la France pendant les deux dernières années du conflit anglo-hollandais (1664-1667) ⁵⁹, inquiéta plus

⁵⁷ Mettant un terme à la guerre d'Espagne (voir l'introduction de cette thèse), le traité des Pyrénées indiquait dans l'une de ses clauses, intitulée : *Droits de la Reine Très Chrétienne sur les divers États de la monarchie d'Espagne* (Bernard et Monique Cottret, *Histoire politique de l'Europe. XVI^e, XVII^e et XVIII^e siècle*, Paris, Ophrys, 1996, p. 129), que la couronne espagnole devait payer une dot de 500 000 écus à la couronne de France, afin d'honorer le mariage de la princesse Marie-Thérèse à Louis XIV. Cependant, comme ce paiement tardait à être effectué, le Roi Très Chrétien voulut se payer lui-même en envahissant les Pays-bas espagnols et la Franche-Comté, dès le mois de mai 1667. Joël Cornette, *Chronique....*, p. 66-67.

⁵⁸ Inès Murat, *op.cit.*, p. 269-270.

⁵⁹ "In Jan., 1666, Louis XIV of France declared war on England, yet... he took little part in the war". Columbia Electronic Encyclopedia, *Dutch Wars*, [en ligne], 2001, [http://www.encyclopedia.com/printablenew_03880.html] (12 février 2001). En fait, le duc de Beaufort avait reçu des instructions très précises de la main de Louis XIV lui-même, qui ordonna « ...de ne pas faire courir de risque à l'armée... [navale et donc,] ...de ne point s'exposer à un combat certain contre la flotte anglaise ». Bref, c'est à de simples patrouilles maritimes que se résume la campagne de 1666-1667, entre la France et l'Angleterre.

particulièrement Louis XIV et força Colbert à avoir recours à des mesures draconiennes, au détriment de l'orgueil royal.

Espérant être en mesure de doter la marine d'une flotte de guerre qui serait possiblement apte à soutenir le choc d'une éventuelle coalition anglo-espagnole dans les plus brefs délais, Colbert dut donc se décider à la hâte de faire acheter en grande quantité « ...des vaisseaux hollandais, ...des matières premières (bois de construction) à la Norvège et à la Suède, [ainsi que] du cuivre ...pour faire fondre des canons »⁶⁰. Cette politique d'importation de produits et de matériaux étrangers, qui avait vraisemblablement débuté au cours de l'année 1666, dévoila peut-être à l'Europe tout entière la faiblesse maritime de la France de cette époque, mais l'urgence de la situation⁶¹ imposait ces mesures qui, rappelons-le, n'étaient assurément que provisoires au yeux du mercantile Colbert⁶².

En bout de ligne, 27 vaisseaux⁶³, majoritairement de conception hollandaise, vinrent grossir les rangs de la flotte de guerre française durant la guerre de *Dévolution*, qui prit fin au printemps

« Encore en convalescence, la marine de guerre [française] était si fragile que Louis XIV et Colbert avaient hésité à l'exposer [au combat] ». Charles de La Roncière, *Histoire de la marine française. Tome V. De la guerre de Trente Ans à Colbert*. Paris, Librairie Plon, 1920, p. 452 et 456.

⁶⁰ Inès Murat, *op.cit.*, p. 270.

⁶¹ Puisque Louis XIV avait appuyé militairement la Hollande - en vertu du traité d'alliance franco-hollandais conclu le 27 avril 1662 - au cours des deux dernières années de la guerre anglo-hollandaise, l'Angleterre pouvait à son tour, par simple désir de vengeance (?), décider d'engager sa marine de guerre au côté de celle d'Espagne contre la France, pendant la guerre de *Dévolution*. Pierre Clément, *Lettres... Tome III, 1^{re} partie...*, p. 32-33.

⁶² Charles Woolsey Cole, *Colbert and a Century of French Mercantilism*, Hamden, Archon Books, 1964, p. 452.

⁶³ La flotte de guerre française passa de 49 vaisseaux en 1666 à 76 en 1668. Voir l'annexe 5.

1668, alors que la menace d'une attaque navale espagnole ou d'une intervention de la marine anglaise ne se concrétisa finalement pas ⁶⁴. Suite à cet événement, Louis XIV, sans doute très irrité par une telle manifestation de faiblesse militaire, reconnut alors l'importance d'implanter dans son royaume une industrie portuaire capable de subvenir, dans la mesure du possible, aux besoins matériels des chantiers navals et, du même coup, capable de créer une puissante flotte de guerre en France même. Or, Colbert eut bientôt l'autorisation d'accorder un budget beaucoup plus considérable au développement des armées navales ⁶⁵.

Cependant, c'est aussi la prolifération de la piraterie barbaresque en Méditerranée occidentale qui avait incité Sa Majesté le Roi de France à agir de la sorte. Ainsi, les flottilles de pirates nord-africains, au service de quelques deys et pachas locaux, constituaient une menace pour la sécurité des navires marchands français opérant sur la côte du Levant depuis déjà plusieurs siècles. Récemment, les agressions s'étaient considérablement multipliées, surtout depuis 1658 ⁶⁶, et la flotte de France avait dû intensifier la fréquence de ses patrouilles pour éviter la débandade du commerce maritime dans le Levant. De plus, sachant très bien que l'escadre de guerre de la

⁶⁴ L'Angleterre, épuisée par la guerre contre les Hollandais (1664-1667) par la peste (1665), et par l'incendie de Londres (1666), n'avait vraisemblablement pas la combativité, ni l'argent nécessaire, pour entamer une guerre contre la France de 1667 - vigoureuse de par son économie florissante et motivée de par son armée grandissante. Patrick Villiers, *op.cit.*, p. 71.

⁶⁵ Le budget annuel de la marine française passa de trois (Inès Murat, *op.cit.*, p. 269) à plus de onze millions de livres entre 1662 et 1667. Charles de La Roncière, *Un grand ministre....* p. 57.

⁶⁶ En cette année 1658, les relations entre la France et les Barbaresques se désagrégèrent sérieusement, au grand profit de la piraterie nord-africaine, puisque « ...le gouverneur du Bastion de France, Thomas Picquet, perdu dans les dettes, avait quitté l'Afrique sans payer tribut au dey [. en plus d'avoir] enlevé des indigènes... Les violentes représailles qu'il avait alors provoquées... » forcèrent les Français à réagir. Charles de La Roncière, *Histoire de la marine....*, p. 251-252.

Méditerranée était inapte à venger l'honneur de la marine marchande à elle seule, le ministre Lionne avait été contraint à quelques reprises au début des années 1660, de s'adresser à des puissances étrangères (*i.e.* Malte ou les États d'Italie) pour engager des escadres mercenaires afin de punir l'arrogance maritime des Barbaresques. En 1664, par exemple, le duc de Beaufort lui avait obtenu les services de mercenaires maltais pour appuyer une flottille française lors du siège de Djidjelli, petite forteresse barbaresques située à proximité d'Alger - qui sera occupée puis perdue, après moins de trois mois d'occupation ⁶⁷ -, ainsi que pour effectuer un raid sur les villes d'Alger et de Tunis au cours de cette même année ⁶⁸.

Bref, l'usage de vaisseaux et de matériaux étrangers pour renforcer la flotte de guerre dans le Ponant lors de l'épisode de la « peur aux Anglais », durant la guerre de *Dévolution*, ainsi que l'emploi de forces mercenaires pour défendre l'honneur et les intérêts commerciaux français face à la menace barbaresque dans le Levant, sont vraisemblablement les deux éléments principaux qui motivèrent finalement le Roi-Soleil à accéder à la demande de Colbert, en ce qui concerne la création d'un département de la Marine, complètement indépendant du ministère des Affaires étrangères. La construction d'une puissante flotte de guerre, convenablement accommodée, organisée et commandée, était dès lors inévitable pour protéger l'honneur de la France sur mer et, du même coup, garantir la sécurité et la croissance de la marine marchande.

⁶⁷ *Ibid.*, p. 258-260.

⁶⁸ Joël Cornette, *Chronique...*, p. 118.

Création du ministère de la Marine et l'affaire de Candie

Le Roy, ayant considéré la connexité du commerce avec la marine et les grands avantages que son service et celui du public en recevroient si ces deux emplois estoient confiés à une mesme personne,... a [donc] jugé à propos de mettre dans le département de la charge de secrétaire d'État dudit sieur Colbert, le commerce [maritime] et la marine [de guerre], les démembrant [ainsi] de la charge du sieur de Lionne...; comme aussy les galères, les compagnies des Indes orientales et occidentales, ...le commerce tant dedans que dehors le royaume, ...les manufactures et les haras, [etc.] ⁶⁹.

Cet extrait du règlement royal du 7 mars 1669, instaure donc le ministère de la Marine du royaume de France. À la veille du printemps de l'année 1669, Colbert termine finalement sa longue ascension politique. En plus d'avoir été nommé surintendant des bâtiments en 1664 et contrôleur général des finances depuis 1665, il s'était approprié le ministère de la Maison du roi et du Clergé en 1668, pour finalement devenir secrétaire d'État et voir son département de la Marine élevé au rang de ministère avec lui-même à la tête, l'année suivante ⁷⁰. En fait, le vaillant Colbert était à lui seul le maître de quatre des six grands ministères du royaume - les Affaires étrangères et le ministère de la Guerre n'étant pas sous son contrôle ⁷¹.

Après environ huit années de pression de sa part (Colbert), la marine française était enfin totalement émancipée du ministère des Affaires étrangères, mettant ainsi un terme au conflit de

⁶⁹ Pierre Clément. *Lettres... Tome III, 1^{re} partie...*, p. 104.

⁷⁰ En fait, c'est la disgrâce de monsieur Guénégaud du Plessis, ancien collaborateur de Fouquet, qui a permis à Colbert de mettre d'abord la main sur le ministère de la Maison du roi et du Clergé, c'est-à-dire «...la direction de la cour et les relations avec les autorités religieuses...», puis ensuite sur la charge de secrétaire d'État. Joël Cornette. *Chronique...*, p. 180.

⁷¹ *Ibid.*, p. 96-97.

pouvoir avec Lionne, au grand soulagement de la bureaucratie du royaume. La prétendue autorité du grand-maitre Beaufort sur la marine faisait cependant toujours l'objet d'une certaine nuisance à l'autorité de Colbert. En fait, bien que le grand-maitre semble avoir été en bons termes avec le ministre de la Marine, il demeurait toujours un « ...grand dignitaire souvent gênant...[puisqu'il] fallait au moins le consulter et... [lui] céder quelques fois [la raison,] par une déférence courtoise plus que par conviction » ⁷². Par pur hasard, tout cela allait bientôt changer.

À peine installé dans ses nouvelles fonctions, Colbert dut organiser une expédition navale de grande envergure, pour tenter de faire lever le siège aux Turcs devant la ville-forteresse de Candie, ville crétoise sous tutelle vénitienne, au printemps de 1669. Assiégée depuis mars 1646 ⁷³, la cité de Candie était à bout de souffle face à la ténacité ottomane. Déjà, de par les quelques accrochages qui eurent lieu pendant la première moitié de la décennie 1660, la France s'aliéna un nombre considérable de deys et pachas barbaresques d'Afrique du Nord ⁷⁴. Néanmoins, Louis XIV hésita longuement avant d'autoriser le duc de Beaufort à entrer en contact avec son ministre de la Marine pour organiser une expédition à grande échelle contre les Turcs en Crète. En fait, cette réticence réside dans le fait que, depuis le règne de François I^{er}, la France était l'alliée traditionnelle de l'empire ottoman en Europe occidentale ⁷⁵.

⁷² Étienne Taillemite, *Colbert : secrétaire d'État...*, p. 22.

⁷³ Charles de La Roncière, *Histoire de la marine...*, p. 242.

⁷⁴ *Ibid.*, p. 251.

⁷⁵ Pour permettre aux Chrétiens français d'aller librement en pèlerinage en Terre Sainte, François I^{er} et les ambassadeurs de la Porte Sublime (les Ottomans) avaient signé une série d'accords à cet effet, appelées : les Capitulations. Joel Cornette, *Chronique...*, p. 182.

Cependant, le désir de rehausser la réputation de la marine de guerre française, de gagner quelques privilèges commerciaux avec les Vénitiens ainsi que la faveur du pape, puisque Sa Sainteté avait demandé à l'Europe toute entière de venir à la rescousse de Candie et que personne n'était intervenu sérieusement jusqu'à ce moment, finirent par convaincre Louis XIV, sans doute sous l'influence de Colbert, d'autoriser la mise sur pied d'une telle croisade ⁷⁶. L'affaire n'était pourtant pas neuve à la cour. En pleine guerre avec l'Espagne entre 1635 et 1659, la France avait proposé par deux fois à Philippe IV de faire une trêve afin de venir en aide à Candie, mais sans succès ⁷⁷. Cette fois-ci, Louis XIV avait les mains et la conscience libres, puisque son royaume était en paix avec l'Espagne et que les Barbaresques avaient, à maintes reprises, provoqué les Français au cours des dernières années. Ainsi, à la grande satisfaction de Rome et des doges de Venise, la France annonça sa décision d'intervenir militairement au côté des Vénitiens assiégés. Beaufort en tête, une flotte de 25 vaisseaux de ligne, armées de 840 canons et embarquant 9744 hommes ⁷⁸, quitta la France vers le 5 juin 1669 pour accoster dans le port de Candie le 22 du même mois ⁷⁹.

⁷⁶ Charles de La Roncière, *Histoire de la marine...*, p. 282-283.

⁷⁷ *Ibid.*, p. 242.

⁷⁸ À l'occasion de ce conflit, Colbert avait eu le temps de préparer une flotte de 25 vaisseaux de ligne et d'une bonne trentaine de navires de seconde classe (frégates, galères, brûlots, etc), dont un bon nombre (?) furent cependant achetés à l'étranger. De plus, si toute cette escadre n'avait que 840 canons (34 canons par vaisseau en moyenne), cela signifie aussi que le système des fonderies de la marine n'était encore qu'au stade embryonnaire. Il est donc évident que beaucoup de travail restait à faire dans la mise en place de l'industrie navale française, ainsi que la modernisation des chantiers maritimes du royaume (Pour plus de détails à ce sujet, veuillez consulter la section intitulée : *Préparatifs de la guerre contre les Hollandais*, plus loin dans ce chapitre). *Ibid.*, p. 284. Quelques indices de cette dépendance de l'industrie navale française envers l'étranger au cours des années 1660, sont aussi perceptibles dans les écrits de Patrick Villiers, *op.cit.*, p. 23.

⁷⁹ Pierre Clément, *Lettres... Tome III, 1^{re} partie...*, p. 134.

Arrivés sur les lieux sans trop de problèmes, les Français trouvèrent une ville en ruine, une population décimée et une poignée de résistants épuisés, à deux doigts de capituler. Après avoir débarqué ses troupes au sol, Beaufort ordonna alors un bombardement systématique des lignes de fortifications turques, tenues par une armée d'environ 60 000 hommes⁸⁰. Durant les mois de juillet et d'août 1669, la flotte française s'occupa donc à cette tâche, mais sans grand succès. L'artillerie des vaisseaux français n'était pas assez importante et trop faible en calibre; les munitions manquaient régulièrement et le soutien des opérations au sol se révéla donc pratiquement inefficace. En bout de ligne les efforts des Français en Crète furent vains et n'empêchèrent pas la mort de Beaufort dans la nuit du 24 au 25 juin⁸¹, la retraite des armées du roi le 30 août et la chute de Candie le 5 septembre 1669⁸².

L'expédition, durant laquelle la marine de guerre ne joua essentiellement qu'un rôle de soutien, se solda donc par un cuisant échec, au grand désarroi de Louis XIV, de Venise, du Vatican et de toute l'Europe chrétienne. Au total, les Français eurent probablement plus de 3000 blessés

⁸⁰ Philippe de Villette-Mursay, *op.cit.*, p. 257.

⁸¹ Pour la date, voir *Ibid.*, p. 155. Bien que les Français du corps expéditionnaire de Candie n'eussent jamais réussi à retrouver Beaufort et l'eussent longtemps cru prisonnier des Turcs, les historiens s'entendent généralement pour dire que le duc de Beaufort a été tué, puis décapité (ce qui expliquerait la thèse de la disparition) par les assiégeants lors de la dernière sortie qu'il aura faite, dans la nuit du 24 au 25 juin 1669. C'est le lieutenant-général Martel qui prit le commandement de l'expédition à l'annonce de la disparition de Beaufort. Pour plus d'information à ce sujet, voir les détails donnés par La Roncière dans son *Histoire de la marine*.... p. 288-290.

⁸² *Ibid.*, p. 294-295.

et tués - soit près du tiers des effectifs expéditionnaires! -, sans toutefois qu'aucun de leurs navires ne fût perdu ⁸³. Bref, la déroute des forces du duc de Beaufort était complète ⁸⁴.

Aux déshonneurs de la défaite succéda rapidement la réjouissance chez Colbert. En fait, la mort du grand-maître, chef et surintendant de la navigation et du commerce, était l'occasion rêvée pour se débarrasser de cette fonction obsolète qui, depuis la création du ministère de la Marine, n'avait, à toute fin pratique, plus aucune raison d'être dans un royaume où le pouvoir central était de plus en plus organisé autour de la personne du roi et de ses ministres. Tel que mentionné plus tôt, le duc de Beaufort, en sa qualité de grand-maître de la navigation et du commerce, disposait encore d'une autorité symbolique dans les affaires de la marine commerciale et militaire ⁸⁵. Bien qu'il ne s'employât guère à questionner la valeur des suggestions de son collègue - Colbert -, le grand-maître portait néanmoins ombrage à ce dernier de par son titre et faisait donc de toute évidence obstacle à la possibilité d'entamer une réforme fondamentale au sein de la marine française ⁸⁶. Bref, son décès et la défaite de la marine de guerre française à Candie fournirent enfin l'occasion à Colbert, soutenu sans réserve par Louis XIV, de devenir le maître incontestable de la marine, tout en entreprenant de la transformer de fond en comble grâce à l'introduction d'une grande réforme navale, dont il avait commencé à planifier les fondements depuis déjà quelques temps.

⁸³ *Ibid.*, p. 293.

⁸⁴ Malheureusement, il n'existe que peu de détails sur l'action militaire française pendant les deux mois qu'a duré l'expédition de Candie, en comparaison aux campagnes de la guerre de Hollande - tel que nous le constaterons dans les chapitres suivants.

⁸⁵ Étienne Taillemite, *Colbert : secrétaire d'État.*, p. 22.

⁸⁶ *Ibid.*

La grande réforme navale de 1669

Pendant les mois qui suivent, Colbert décrète et implante une à une ses réformes navales qui, essentiellement, consistent en une réorganisation complète des structures administratives, juridiques et institutionnelles de la marine française ⁸⁷. C'est alors que la France se dote enfin d'une administration maritime moderne, c'est-à-dire d'une marine étant composée de deux entités désormais distinctes l'une de l'autre au niveau bureaucratique, soit : la flotte commerciale et la flotte militaire. Jusqu'à cette époque, il semble que ces deux dernières n'étaient juridiquement identifiées ou séparées que de façon très nébuleuse (surtout au niveau budgétaire). Cependant, une fois cette distinction mise en place, nous concentrerons notre analyse strictement sur les réformes d'intérêts militaires, qui constituent d'ailleurs le coeur de la « grande réforme navale de 1669 ».

Suppression de la grande-maîtrise et remaniement du haut commandement de la marine

[Colbert] adressa au roi un mémoire... dans lequel il expose le mauvais fonctionnement de l'amirauté. [Pour remédier à ce problème]. Colbert propose la suppression pure et simple de la charge de grand-maître et le transfert au roi de tous les pouvoirs et droits de celui-ci, y compris la justice... et la nomination des officiers supérieurs ⁸⁸.

⁸⁷ La grande réforme de 1669 est issue d'une série de réformes que Colbert concocta seul, ou avec l'avis de ses commis et des intendants portuaires, depuis le début des années 1660 - sans toutefois pouvoir les faire implanter à l'échelle du royaume à cause de la présence gênante du grand-maître. Pierre Clément, *Lettres... Tome III, 1^{re} partie...*, p. 158.

⁸⁸ Ce mémoire de Colbert est non daté. Quoiqu'il en soit, le contenu de celui-ci démontre clairement qu'il ne peut avoir été rédigé autrement qu'à la fin de l'été 1669. Pierre Clément, *Lettres... Tome III, 1^{re} partie...* p. 705-706.

Quoique ce mémoire, rédigé à la fin de l'été 1669, n'aille pas complètement à l'unisson des pensées de Louis XIV, il s'agit là néanmoins du premier document officiel annonçant le début de la grande réforme navale. À cet effet cependant, le roi décida ne pas suivre aveuglément les conseils de Colbert en ce qui concerne la suppression de la charge de *grand-maître, chef et surintendant de la navigation et du commerce de France* - devenue trop gênante face à l'accroissement de l'autorité de ce ministre dans les affaires de la marine ⁸⁹. Sans doute plus par désir de plaire un peu à la grande noblesse - dont le défunt Beaufort était issu - et non seulement aux « bourgeois-gentilhommes » - comme l'était Colbert - du royaume, le Roi-Soleil n'autorisa donc le ministre de la Marine à abolir le rang de grand-maître qu'à la condition qu'il rétablisse celui d'amiral, peut-être bien dans l'unique espoir d'éviter toute possibilité de frictions entre ces deux puissantes factions ⁹⁰. Enfin, cette légère discordance d'opinion entre le roi et son ministre s'acheva avec l'avènement du règlement royal du 12 novembre 1669, déclarant la restauration de l'amiralat ⁹¹.

Le pouvoir de « l'amiral de 1669 » se trouva cependant considérablement réduit face à celui dont il disposait jadis, avant l'avènement du grand-maître en 1626, puisque son influence n'est désormais plus effective qu'au niveau de la marine marchande. Dépossédé de tout commandement militaire (il conservait quand même une préséance symbolique) au profit du roi et donc de Colbert,

⁸⁹ Étienne Taillemite, *Colbert : secrétaire d'État...*, p. 22.

⁹⁰ Il semble qu'aucun auteur ancien ou moderne n'ait jamais tenté d'expliquer concrètement les motifs qui ont poussé le roi à agir de la sorte, lors de l'épisode du rétablissement de l'amiralat en 1669. Par exemple, Étienne Taillemite ne stipule à ce sujet que ceci : « le roi, pour des raisons diverses, n'osa pas suivre totalement les suggestions de Colbert [en rétablissant l'amiral] ». *Ibid.*

⁹¹ À noter que le règlement royal du 12 novembre 1669 restera en vigueur jusqu'à la Révolution française. Étienne Taillemite, *L'Histoire ignorée...*, p. 73.

qui agit en son nom, le nouvel amiral voyait son autorité, essentiellement procédurière (*i.e.* supervision générale des activités) et fiscale ⁹², exclusivement restreinte au commandement général de la flotte commerciale - elle-même sous le contrôle suprême du ministère de la Marine ⁹³. En offrant toute la marine de commerce à l'amiral, Colbert avait finalement trouvé une solution pour alléger sa charge de travail dans les affaires de la marine, dont les effectifs grandissaient à vue d'oeil depuis les années 1660. Bref, le ministre de la Marine contrôlait désormais deux départements distincts l'un de l'autre ⁹⁴.

Afin d'amoindrir encore plus l'importance de cette fonction déjà passablement dégarnie d'autorité, et ce dans l'espoir d'éviter toute adversité possible, Colbert réussit également à convaincre le roi de donner la charge d'amiral de France au comte de Vermandois, fils bâtard que Louis XIV avait eu avec mademoiselle Louise de La Vallière, alors âgé d'à peine trois ans ⁹⁵! En vérité, le choix de cet enfant comme amiral semble avoir fourni l'opportunité rêvée à Colbert pour conserver l'instance décisionnelle complète sur toute la flotte commerciale. Une des preuves de cela réside dans le fait que, en raison du jeune âge de Vermandois, le chef *de facto* du conseil de

⁹² Le budget de la marine marchande devient alors vraisemblablement indépendant de celui de la marine de guerre. Toutefois, l'information dont nous disposons à cet égard regroupe toujours (voir la note 47) les deux budgets ensemble.

⁹³ *Ibid.*, p. 74.

⁹⁴ Cette division administrative créa donc deux bureaucraties (départements) distinctes, mais interdépendantes : celle de la flotte de commerce (sous l'autorité de l'amiral dès 1669) et celle de la flotte de guerre (sous la co-direction de Seignelay dès 1672 = voir la première section du chapitre II), répondant toutes deux à l'autorité suprême du ministère de la Marine.

⁹⁵ Étienne Taillemite, « Colbert et la marine », dans *Un nouveau Colbert. Acte du colloque pour le tricentenaire de la mort de Colbert*. (Paris V- Sorbonne, du 4 au 6 octobre 1984), Paris, Sedes, 1985, p. 221.

l'amirauté était nommé par Colbert lui-même. C'est à François Lefouyn, fidèle ami et membre du clan de Colbert, que revenait cette tâche en 1669 ⁹⁶. Bien entendu, ce remaniement de l'autorité stupéfia la cour et démontra à tous que Colbert, grâce à son puissant clan de commis, bureaucrates et manufacturiers, intelligemment sélectionnés et tous conditionnés par son esprit centralisateur ⁹⁷, était bel et bien le maître incontestable de toutes les affaires de la marine du royaume de France et comptait le demeurer.

Ayant réussi à imposer sa volonté sur la marine française de façon radicale et officielle, non sans soulever une certaine controverse à la cour, Colbert poursuivit alors sa grande réforme à un niveau strictement militaire, avec l'objectif de restructurer l'ensemble de la hiérarchie du commandement naval. Toujours dans le cadre du règlement du 12 novembre 1669, il annonça qu'au nom du roi, le commandement de la flotte de guerre française serait maintenant assuré par deux vice-amiraux, un pour la marine du Ponant et l'autre pour celle du Levant ⁹⁸. Le commandement du Ponant fut immédiatement conféré au comte d'Estrées ⁹⁹, alors que celui du Levant resta inoccupé,

⁹⁶ En raison du jeune âge de l'amiral, c'est à Lefouyn que revenait la tâche de signer au nom du comte de Vermandois. En 1670, Colbert solidifia grandement la position de Lefouyn en créant la fonction de secrétaire général de l'amirauté, qu'il lui donna aussitôt. Cette « créature » de Colbert, méconnue de la plupart des historiens, joua un rôle crucial dans le développement de la marine commerciale française jusqu'à sa mort, le 10 octobre 1688. Étienne Taillemite, *Colbert : secrétaire d'État...*, p. 24.

⁹⁷ Daniel Dessert, *La Royale. Vaisseaux et marins du Roi-Soleil*, Paris, Fayard, 1996, p. 22.

⁹⁸ Étienne Taillemite, *Colbert : secrétaire d'État...*, p. 27-28.

⁹⁹ Jean d'Estrées (1624-1707), un parent du roi par la voie de sa tante, Gabrielle d'Estrées, jadis maîtresse du roi Henri IV, avait fait carrière dans l'armée de terre jusqu'en 1669. Philippe de Villette-Mursay, *op.cit.*, p. 319-320.

et ce pour des raisons qui demeurent incertaines à ce jour, jusqu'en novembre 1689 ¹⁰⁰. Cependant au moment de la création des vice-amirautés, la vieille tradition voulant que l'amiral de France dispose d'une autorité complète sur la flotte de guerre de Bretagne ressurgit, au dépens de l'unité de toute la marine militaire du Ponant ¹⁰¹. Heureusement, l'intelligence et l'influence dont fit preuve Colbert à la cour permirent malgré tout au vice-amiral d'Estrées de prendre le plein contrôle, quoique officieux, de la marine de guerre de Bretagne et ce, grâce à une petite clause du règlement du 12 novembre, qui disait ceci :

[C'est] sous l'autorité de nostre fils naturel, Louis, comte de Vermandois, **admiral de France**, [que le comte d'Estrées] commandera dans l'estendue de la mer océane (l'Atlantique) toutes nos forces maritimes ¹⁰².

Ainsi, puisque le roi, par l'intermédiaire de Colbert, avait eu la bonté de faire du vice-amiral du Ponant le commandant de toutes les forces maritimes du Ponant à la suite de l'amiral, et ce compte tenu que ledit amiral ait été dépourvu de tout droit de commande sur la marine militaire selon ce même règlement, il semble donc totalement raisonnable de prétendre que cette conjoncture ait inévitablement procuré à d'Estrées le contrôle effectif de l'escadre de guerre de Bretagne.

Ensuite, ce même jour de novembre, Colbert annonça la création de deux lieutenants-généraux, dont le travail consistait à assister les vice-amiraux dans leur « commandement effectif

¹⁰⁰ Pour connaître la théorie qui semble la plus plausible à ce sujet, veuillez vous référer à la note 107 de ce chapitre.

¹⁰¹ Étienne Taillemite, *Colbert : secrétaire d'État....*, p. 27.

¹⁰² Cet extrait du règlement du 12 novembre 1669 est cité par Étienne Taillemite dans *Colbert : secrétaire d'État....*, p. 27.

des escadres à la mer ¹⁰³». À cette époque, c'est Abraham II Duquesne ¹⁰⁴ et le marquis Pierre-Damien Martel ¹⁰⁵ qui occupèrent ces positions. Le premier fut envoyé au Levant et le second au Ponant ¹⁰⁶. Toutefois, puisque aucun vice-amiral n'avait été nommé pour la flotte du Levant avant 1689 et que Duquesne était le plus haut gradé en ces lieux, celui-ci assumait donc le rôle de vice-amiral du Levant *de facto* et ce, jusqu'à sa mort en 1688 ¹⁰⁷. Ensuite, trois chefs d'escadres furent créés pour commander aux trois grands regroupements de force maritime de l'époque, Bretagne exclue, soit : la Provence, le Saintonge-Poitou et enfin la Normandie ¹⁰⁸.

Puisque la Bretagne était toujours considérée officiellement comme étant le fief de l'amiral, c'est vraisemblablement le vice-amiral d'Estrées qui en assumait le commandement direct au nom de Vermandois et non pas un quelconque chef d'escadre. Cependant, en raison du développement rapide de la force navale française dans les années qui suivent la grande réforme de 1669, le nombre de lieutenants-généraux et de chefs d'escadre sera redéfini à la hausse ¹⁰⁹.

¹⁰³ Étienne Taillemite, *L'Histoire ignorée...*, p. 74.

¹⁰⁴ Abraham II Duquesne (v.1610-1688). Il est promu capitaine de vaisseau en 1635, chef d'escadre en 1647 et finalement lieutenant général en 1669. Duquesne passe pour avoir été le « meilleur manoeuvrier de France ». Philippe de Villette-Mursay, *op.cit.*, p. 305-312.

¹⁰⁵ Pierre-Damien de Clère, marquis de Martel (v.1600-1681). Il est promu capitaine de vaisseau en 1637, chef d'escadre en 1642 et finalement lieutenant-général en 1656. *Ibid.*, p. 366-367.

¹⁰⁶ Étienne Taillemite, *Colbert : secrétaire d'État...*, p. 27.

¹⁰⁷ Il semblerait que le roi avait gardé vacante la vice-amirauté du Levant, entre 1669 et 1689, pour l'offrir à Duquesne en échange de son abjuration au calvinisme - ce qu'il ne fit jamais. Philippe de Villette-Mursay, *op.cit.*, p. 313.

¹⁰⁸ Étienne Taillemite, *Colbert : secrétaire d'État...*, p. 27.

¹⁰⁹ Pierre Clément, *Lettres...*, Tome III, 1^{re} partie..., p. 693 et voir l'annexe 8.

Organisation du corps des officiers, problèmes du recrutement et de la formation des marins

Après avoir complètement restructuré le haut commandement de la marine de guerre, le vent de la réforme se propagea inévitablement au niveau des officiers subalternes. Ainsi dès le 27 mars 1669, le roi fit passer un règlement, en prélude à la grande réforme de Colbert, décidant qu'au moins «...60 capitaines de vaisseau, 60 lieutenants, 60 enseignes et 20 capitaines de brûlot...¹¹⁰», seraient entretenus en permanence dans la marine de guerre. Toutefois, bien que le corps des officiers ait sans doute augmenté en nombre à la suite de ce règlement, la mauvaise organisation et le manque d'encadrement desdits officiers occasionnèrent fréquemment de graves irrégularités dans les promotions, l'entraînement et la discipline. Cette situation affecta inéluctablement la compétence du commandement maritime et ce, aux dépens des équipages de la flotte tout entière¹¹¹. Bref, une croissance numérique subséquente dudit corps ne ferait qu'accroître le problème, pensait sans doute le ministre de la Marine.

Face à cette difficulté, Colbert avait d'abord adressé au roi de France un mémoire, non daté mais sans doute écrit durant l'été de 1669, intitulé « l'estat des officiers de l'ancienne et de la nouvelle marine¹¹² ». Dans ce document, le ministre ne manque pas de souligner la corruption au niveau du corps des officiers, dans l'espoir de sensibiliser Sa Majesté à ce problème, en soutenant qu'il n'est pas rare de constater qu'un capitaine ait obtenu son rang :

¹¹⁰ Étienne Taillemite, *Colbert : secrétaire d'État...*, p. 30.

¹¹¹ *Id.*, *L'Histoire ignorée...*, p. 75.

¹¹² *Id.*, *Colbert : secrétaire d'État...*, p. 31-32.

...sans [avoir démontré] aucune ou peu de capacité, [étant] établis par la faveur ou par des moyens inouis qui rendent la marine paralytique, sans espérance de guérison si Sa Majesté par ses ordonnances et réglemens n'y remédie ¹¹³.

Or, ce mémoire eut l'effet escompté par le ministre de la Marine, puisque Louis XIV l'autorisa à procéder avec les préparatifs qui mèneront à la création «...d'un corps permanent d'officiers, doté d'une sorte de statut, d'une hiérarchie véritable et stable et de compétence améliorées ¹¹⁴». À cet effet, le plan du ministre de la Marine, élaboré dans l'ordonnance du 22 novembre 1669, visait essentiellement à réorganiser, puis à purger ledit corps des éléments indésirables et incompetents, existant surtout à cause de la forte présence du favoritisme et des pots-de-vin dans le recrutement et les promotions à l'époque des grand-maitres Vendôme et Beaufort ¹¹⁵.

D'abord, il divisa le corps des officiers en départements portuaires, afin d'affecter chaque officier à un port particulier. Il organisa aussi un service de terre «...pour les officiers [de marine] non embarqués ¹¹⁶», tel que celui de la compagnie des gardes de l'amiral, qui sera constituée en 1670. Mais ensuite, 36 capitaines de vaisseau, 69 lieutenants, 60 enseignes et 13 capitaines de brûlot, soit au moins les trois quarts des officiers de la flotte, furent démis de leurs fonctions puis remplacés par de plus compétents, choisis d'après de nouvelles normes colbertiennes, basées essentiellement sur le mérite ¹¹⁷. Finalement, toujours par l'intermédiaire de ce règlement du 22

¹¹³ *Ibid.*, p. 32.

¹¹⁴ *Id.*, *L'Histoire ignorée...*, p. 75.

¹¹⁵ *Id.*, *Colbert : secrétaire d'État...*, p. 33-36.

¹¹⁶ *Id.*, *L'Histoire ignorée...*, p. 75.

¹¹⁷ Patrick Villiers, *op.cit.*, p. 22.

novembre, le roi se fit attribuer le pouvoir nominatif de tous les officiers de marine du royaume, de l'enseigne à l'amiral. Désormais, «...aucun officier de marine ne sera reconnu à moins qu'il ne soit pourvu par Sa Majesté...¹¹⁸».

Cependant, au coeur de cette réforme du personnel de la marine, un problème capital subsistait. En fait, une grave pénurie d'effectifs menaçait l'avenir de la grande flotte de guerre française, tant considérée par Colbert. Puisque tout aspirant officier devait traditionnellement être noble au moment de son enrôlement¹¹⁹, comme c'est aussi le cas dans l'armée de terre, et que «...le service de mer n'était [généralement] guère apprécié de la noblesse...¹²⁰», le recrutement pour combler ces postes de commandements subalternes dans la marine de guerre se faisait donc difficilement. La popularité du monde des officiers de terre, de source chevaleresque, a toujours surpassé celle de leurs collègues de mer, d'origine marchande, dans l'histoire militaire française.

De plus, cette négligence des nobles envers la marine s'accordait aussi avec le sentiment populaire général. À défaut de noblesse, les roturiers entretenaient, eux aussi, de sérieuses indispositions envers les métiers de mer. Vraisemblablement, la difficulté de recrutement à ce niveau était due à trois problèmes majeurs. Premièrement, il semble que le traitement des matelots

¹¹⁸ Étienne Taillemite, *Colbert : secrétaire d'État...*, p. 34.

¹¹⁹ Il arrivait souvent que, faute de nobles, on acceptait de nommer les gens distingués à des postes d'officiers (surnommés les « officiers de fortune »). *Ibid.*, p. 29.

¹²⁰ *Ibid.*

en mer laissait trop souvent à désirer, tel que Colbert le stipule dans cet extrait d'une lettre adressée à Beaufort, daté du 19 avril 1669 :

...je ne trouve moyen de changer la mauvaise disposition ...qu'ont les gens de mer (ceux qui habitaient les côtes de la France) de s'engager... [puisque] le mauvais traitement qu'ils (les matelots) disent recevoir des capitaines fait une telle impression sur leurs esprits, qu'ils aiment mieux courir toutes sortes de risques pour éviter d'être trouvés lorsque les levées se font ¹²¹.

À cela se substituait un second problème, encore plus grave : celui de l'argent. Ainsi, bon nombre de matelots enrôlés ont tout simplement payé leurs capitaines pour éviter d'être embarqués à bord des navires. En versant leurs salaires, en partie ou en entier, comme subside aux capitaines, ces matelots pouvaient alors se sauver du service maritime, tout en étant inscrit sur les registres de la marine ¹²². Finalement, la renommée d'une « vie de marin » était passablement négative et donc peu susceptible d'inciter à l'enrôlement. Certes l'aventure était au rendez-vous, mais les accidents, les maladies et la mort étaient eux aussi de la partie :

... sauter sur une échelle de corde humide, glissante, branlante, au risque de manquer de pied et de se briser les os.... supporter le vent, la pluie, recevoir le paquet de mer qui inonde de la tête aux pieds, et sécher seulement au soleil...endurcir son corps à la fièvre, à la dysenterie, au typhus... [etc., tel était la vie d'un marin à cette époque] ¹²³.

Si aucune solution n'est proposée à ces problèmes d'enrôlement, le ministre de la Marine s'attend à ce que certaines escadres ne pourront, à défaut d'équipage, jamais être totalement

¹²¹ Pierre Clément, *Lettres... Tome II, 1^{re} partie...*, p. 120.

¹²² Patrick Villiers, *op.cit.*, p. 24.

¹²³ *Ibid.*, p. 25.

constituées ¹²⁴. La mise en oeuvre d'une politique assurant un recrutement continu chez les gens de mer, autant pour pourvoir les postes d'officiers que d'homme du rang, s'avérait donc nécessaire afin de parer à l'aggravation d'une telle crise d'effectifs ¹²⁵.

Après avoir longuement réfléchi sur diverses solutions à adopter face audit problème, Colbert finit par conclure que le système de recrutement qu'il avait mis à l'essai dans la région de la ville de Rochefort depuis l'été 1668 ¹²⁶, établi à partir des données du recensement qui eurent lieu dans les paroisses maritimes des côtes atlantique et méditerranéenne en 1665, lui servirait de modèle pour implanter sa nouvelle politique d'enrôlement des marins ¹²⁷. Or, ce système s'avéra tout à fait approprié puisqu'il demandait à ce que tous les hommes - âgés de plus de 18 ans - qui ne poursuivent pas une carrière dans la marine du roi de France, mais qui exercent quand même un métier maritime ¹²⁸, ce qui incluait les maîtres et officiers (c'est-à-dire les bourgeois et les nobles vivants des bienfaits de la mer) ¹²⁹, soient « ...divisés en classes au nombre de trois ou quatre, [et

¹²⁴ Pierre Clément, *Lettres... Tome III, 1^{re} partie...*, p. 159.

¹²⁵ *Ibid.*

¹²⁶ Comme il fut mentionné précédemment, la réforme de 1669 tirait ses origines d'idées qui fermentaient dans l'esprit de Colbert depuis plusieurs années. Toutefois, sans avoir les pouvoirs nécessaires pour les implanter avant 1669, celui-ci ne put que les expérimenter à échelle réduite, tel que démontré par la présente situation. *Ibid.*, p. 87.

¹²⁷ Étienne Taillemite, *L'Histoire ignorée...*, p. 78.

¹²⁸ Patrick Villiers, *op.cit.*, p. 25.

¹²⁹ *Ibid.*, p. 26.

servent] alternativement pendant un an sur les navires...¹³⁰» de la marine de guerre et de commerce du Roi-Soleil, selon leurs « états »¹³¹.

Selon ce système, dit « des classes », le marin typique (officier ou homme du rang) doit entrer au service du roi seulement une année sur quatre - ou sur trois, tout dépendant des besoins royaux. Entre deux « tours de service » pour le roi, il peut alors retourner à ses occupations privées pendant une période allant jusqu'à trois ans et ce, tout en disposant d'une solde de congé. Toutefois, il devra ensuite être disposé à réintégrer le service de la marine une fois ce temps écoulé et *vice versa*¹³². Enfin, ceux qui désiraient être exemptés du système des classes devaient servir pendant trois années consécutives ou payer une amende monétaire au ministère de la Marine¹³³.

En faisant appliquer ce mode de recrutement de façon graduelle à la suite de l'ordonnance du 4 septembre 1669, qui donna «...le premier départ à la mise en route du système des classes¹³⁴»,

¹³⁰ Étienne Taillemite, *L'Histoire ignorée...*, p. 78.

¹³¹ Chaque groupe d'individus était classé entre eux par « états ». Par exemple, il existait *l'état des maîtres et officiers marinières* (pour les gens de la bourgeoisie - les maîtres - et de la noblesse - les officiers-marinières -); *l'état des matelots* (pour les gens de la roture) ; *l'état des mousques et des novices* (pour les hommes qui s'enrôlaient avant 18 ans = ceux-ci ne servaient que dans la marine marchande à cause de leur jeune âge); ...etc. *Ibid.*, p. 25-26.

¹³² Pierre Clément, *Lettres... Tome III, 1^{re} partie...*, p. 160-161.

¹³³ Colbert mentionne dans une lettre du 22 novembre 1669, adressée au marquis de Seuil, futur intendant de la marine à Brest, que l'amende à ceux qui veulent se libérer du service des classes est une affaire délicate puisqu'il «...n'y a pas un matelot qui ne donne volontiers trois ou quatre pistoles et encore davantage pour s'exempter...». Cette information semble être la seule dont nous disposons à ce sujet et, bien qu'elle nous donne une approximation, elle ne nous permet pas d'identifier précisément à combien se chiffrait l'amende en question. *Ibid.*, p. 191.

¹³⁴ Étienne Taillemite, *Colbert : secrétaire d'État...*, p. 51.

Colbert espérait assurer un roulement continu et efficace dans le recrutement des marins du royaume de France ¹³⁵.

Quoique ce système soit considéré comme étant la première véritable tentative d'intégration d'un service d'enrôlement obligatoire dans l'histoire de France ¹³⁶, il est aussi perçu comme la source d'un sérieux problème d'identité pour la marine. Succédant à l'enrôlement forcé, où les autorités de la marine passaient de communes en communes, sur une base aléatoire, pour enrôler des hommes de force sans préavis et sans possibilité de refus ¹³⁷, le système des classes de Colbert s'avérait beaucoup plus juste et considérablement mieux organisé, mais il se limitait du même coup exclusivement au recrutement dans les régions côtières (ce qui n'affectait pas nécessairement le système de l'enrôlement forcé) ¹³⁸. Bref, la marine que Colbert était en train de développer, qu'elle fût commerciale ou militaire, ne rejoignit en rien l'intérêt des populations françaises issues de contrées terriennes et ce, aux dépens de toute tentative future de recrutement à la grandeur du royaume, comme il en sera question sous le règne de Louis XVI, un siècle plus tard ¹³⁹.

¹³⁵ *Ibid.*

¹³⁶ Id., *L'Histoire ignorée....*, p. 78.

¹³⁷ Damien Allard, *Un portrait de Jean-Baptiste Colbert*, [en ligne], 1998, [http://www.netmarine.net/bat_croisseur_colbert/celobre.htm] (30/11/2000).

¹³⁸ Au nom du roi, ce sont les intendants des provinces maritimes qui devaient s'assurer du bon fonctionnement du recensement et du recrutement des hommes dans le système des classes, en mettant sur pied un commissariat à l'enrôlement (commandé par un commissaire général - un agent civil-) dans chacune de leurs régions côtières, tel qu'ordonné par Colbert. Étienne Taillemite, *L'Histoire ignorée....*, p. 78.

¹³⁹ Lambert de Sainte-Croix, *Essai sur l'histoire de l'administration de la Marine de France : 1689-1792*, Paris, Calmann Levy, 1892, p. 318-319.

Finalement, Colbert n'avait donc pas réussi à faire de la marine un enjeu considérable dans la vie de la majorité des Français, de quelque couche sociale qu'ils soient. D'ailleurs en temps de guerre, le système des classes se révélera souvent peu satisfaisant pour combler les besoins immédiats de la grande flotte de guerre française, tel que nous le constaterons dans le chapitre suivant ¹⁴⁰.

Afin de pourvoir à la formation de tous ces marins et d'assurer la bonne performance des équipages, des écoles militaires de marine disposant d'un programme d'enseignement pour tous les métiers, jusqu'alors inexistantes, furent introduites dans les grands ports militaires et commerciaux de France (Toulon, Brest, Bordeaux, *etc.*) à la suite du collège de Saint-Malo, fondé le 10 septembre 1669 ¹⁴¹. Bien que quelques institutions où l'on enseignait le tir du canon - écoles de canonnages - aient vu le jour au cours des trois années précédentes ¹⁴², c'est l'avènement du collège de Saint-Malo, dont le programme d'enseignement était complet et polyvalent, qui signale véritablement la naissance des écoles militaires navales en France ¹⁴³. Bénéficiant d'un entraînement théorique et

¹⁴⁰ Geoffrey W. Symcox, « The Navy of Louis XIV », in *The Reign of Louis XIV*, New Jersey/London, Humanities Press International, 1992 (1990), p. 134.

¹⁴¹ Étienne Taillemite, *Colbert : secrétaire d'État...*, p. 55-56.

¹⁴² *Ibid.*, p. 56.

¹⁴³ Le 29 juillet 1669, Colbert avait adressé ses recommandations à l'intendant des armées navales du Ponant, son cousin le marquis de Terron, en ce qui concerne l'urgence de fonder un institut d'enseignement pouvant «...élever des jeunes gens dans les emplois de marine, ...vu l'augmentation des forces maritimes de Sa Majesté...». Dès lors, le premier document des correspondances de Colbert faisant suite à cette requête semble être l'ordonnance du 10 septembre, ce qui confère en quelque sorte à la ville de Saint-Malo la première école militaire offrant un programme complet pour l'entraînement dans les métiers de mer de l'histoire de France. Pierre Clément, *Lettres... Tome III, 1^{re} partie*, p. 163 et Philippe de Villette Mursay, *op.cit.*, p. 292-293, pour l'information biographique sur Colbert de Terron.

pratique standardisé dans tout le royaume de France, les hommes du rang et les officiers avaient enfin la chance de pouvoir obtenir une formation complète dans leur métier respectif, qu'ils soient manoeuvriers, pilotes, canonniers, officiers de navigation, officiers de pont, *etc.* Bref, rien de si audacieux dans le domaine de l'éducation militaire n'avait été réalisé ¹⁴⁴ jusqu'alors en France, sinon dans l'Europe tout entière ¹⁴⁵.

Préparatifs de la guerre contre les Hollandais (1670-1671)

Au cours des premiers mois de l'année 1670, Colbert constatait alors petit à petit les effets immédiats et les quelques ajustements à faire en ce qui concerne les réformes qu'il était en train d'implanter au sein de la marine française ¹⁴⁶. Toutefois, à partir du mois de juin, il dut demander à ses subordonnés, sur ordre du roi, de hâter le processus d'établissement général desdites réformes ainsi que d'accélérer la construction maritime et ce, pour faire en sorte que la flotte de guerre soit en mesure de confronter une nouvelle menace extérieure, celle de la Hollande, dans les plus brefs

¹⁴⁴ Nous savons que le code Michau (1629), ordonnance - formulée à la demande du cardinal de Richelieu - qui prévoyait la création d'écoles préparatoires aux métiers de mer, n'avait jamais été mis en pratique faute de financement et d'intérêt à la cour. La fondation de l'école de Saint-Malo (1669) signale donc une première réussite dans ce domaine. Étienne Taillemite, *Colbert : secrétaire d'État...*, p. 55.

¹⁴⁵ *Id.*, *L'Histoire ignorée...*, p. 75.

¹⁴⁶ Voir le résumé des lettres écrites par Colbert entre janvier et juillet 1670 dans Pierre Clément, *Lettres... Tome III, II^e partie...*, p. 266-269.

délais ¹⁴⁷. En fait, la marine de guerre française, dont la réputation venait tout juste d'être quelque peu entâchée par l'échec de l'expédition militaire de Candie, devait maintenant, forte de la grande réforme de 1669, se préparer à prouver sa valeur et donc à rendre hommage aux efforts considérables qu'avait déployés le grand Colbert à sa restructuration au cours des années 1660. Toutefois, la guerre contre la Hollande n'allait être, et le ministre de la Marine s'en doutait bien, qu'un premier « test » pour la nouvelle flotte de combat française. Des réajustements techniques allaient sans doute être nécessaires par la suite.

Mise en situation : assombrissement des relations avec la Hollande

Non, la guerre de Hollande ne fut pas déclenchée par quelque nécessité économique. Elle fut essentiellement le choix d'un homme, qui l'imposa à son entourage : Louis XIV. « piqué au vif » d'avoir rencontré les Hollandais sur son chemin en 1668 et désireux de les punir de cette « perfidie » ¹⁴⁸.

Selon le dernier état de la recherche, la cause essentielle de ce conflit ne repose donc vraisemblablement pas sur la guerre des tarifs douaniers, menée avec acharnement par Colbert, à partir de 1664 et surtout de 1667, pour tenter de briser la domination économique hollandaise du marché nord-européen, mais bel et bien sur cette réaction du roi face à la signature de la triple alliance de La Haye en 1668 ¹⁴⁹. Quatre ans plus tard, les relations avec la république de Hollande

¹⁴⁷ *Id.*, *Lettres... Tome III, 1^{re} partie...*, p. 251-252.

¹⁴⁸ Jean-Christian Petitfils, *Louis XIV*, Paris, Perrin, 1995, p. 365.

¹⁴⁹ *Ibid.*, p. 364-365 Certes la guerre des tarifs, surtout profitable à partir de 1667, fut l'argument principal avancé par Colbert pour justifier la nécessité de faire la guerre aux Hollandais, mais non pas la «

vont être rompues par une déclaration de guerre dont les conséquences, plus importantes qu'elles ne le semblent, détermineront l'avenir de la politique extérieure de la France pendant tout le reste du règne de Louis XIV ¹⁵⁰.

La triple alliance était survenue pendant la guerre de *Dévolution*, acte premier de la politique impérialiste louis-quatorzienne. À cette occasion, l'ambition du monarque français avait alors éclaté au grand jour et ses puissantes armées menaçaient l'équilibre du pouvoir dans l'Europe toute entière. Face à la possibilité d'une éventuelle hégémonie terrestre, et peut-être même maritime, des Français, les deux plus grandes puissances navales de l'époque, soit la Hollande et l'Angleterre, s'associèrent avec la Suède, qui proposa sa médiation, afin de se protéger mutuellement contre les visées expansionnistes de la dynastie des Bourbons. À cet effet, un traité d'alliance défensive fut signé à La Haye, au printemps 1668 ¹⁵¹. Cette injure offusqua grandement le roi de France et l'obligea, par prudence, à maintenir sa flotte de guerre dans les ports et à suspendre momentanément son entreprise de conquête des Pays-Bas espagnols, mettant donc un terme à la guerre dite de *Dévolution* ¹⁵².

cause essentielle » qui incita Louis XIV à déclencher la guerre, tel que le prétend Philippe Masson dans son *Histoire de la marine*..., p. 107.

¹⁵⁰ Malgré l'opposition farouche et passionnée de Fénelon face à la politique étrangère du Roi-Soleil, surtout à partir des années 1690 (ex.: *À Louis XIV - Remontrances à ce prince sur divers points de son administration* [1694]), il faut croire que ses propos traitant des conséquences à long terme de la guerre de Hollande sur le règne dudit monarque sont d'une objectivité remarquable et donc, très appropriés. Fénelon, François de Salignac de la Mothe-, *Écrits et lettres politiques, publiés par Charles Urbain*, Paris, Bossard, 1920, p. 146-147. Pour constater l'accord quasi unanime des historiens modernes avec Fénelon sur ce sujet, veuillez consulter Joël Cornette, *Chronique*..., p. 217-218.

¹⁵¹ Joël Cornette, *Chronique*..., p. 167.

¹⁵² Charles de La Roncière, *Histoire de la marine*..., p. 526.

Ne désirant toutefois pas s'aliéner la Suède et voulant éviter à tout prix de retourner en guerre contre l'Angleterre - puisque les Suédois étaient des partenaires économiques de premier ordre, surtout au niveau du ministère de la Marine, et que les Anglais étaient gouvernés par un prince catholique, le roi Charles II, petit-fils d'Henri IV par voie maternelle - Louis XIV accusa donc la Hollande d'avoir malhonnêtement séduit les diplomates anglais et suédois pour comploter contre le royaume de France. À cette accusation suivit inexorablement celle d'avoir volontairement violé le traité d'alliance franco-hollandais, renouvelé en 1662 ¹⁵³.

Dès lors et jusqu'à ce que la guerre soit déclarée en 1672, les relations diplomatiques entre la France et la Hollande ne se sont qu'assombries, alors que celles que le Roi-Soleil entretenait avec l'Angleterre et la Suède avaient l'opportunité d'être remaniées à son avantage, avec l'aide du corps diplomatique français. Choqués par l'arrogance du roi, certains imprimeurs hollandais répliquèrent à son attitude menaçante en produisant des médailles et des pamphlets à contenus injurieux envers sa personne :

À peine le gouvernement français sort-il une médaille pour encenser le maître (le roi) qu'en Hollande paraît son double, où devises et emblèmes... apparaissent dépouillés et tronqués. [De plus, des pamphlets] répandent en France et dans l'Europe entière les plus savoureux potins sur la vie sentimentale de Louis XIV, dévoilant complaisamment scandales et liaisons... ¹⁵⁴

¹⁵³ Joël Cornette, *Chronique*..., p. 167. Ce fut d'ailleurs à cause de ce fameux traité que Louis XIV avait décidé, à contre-cœur, d'entrer en guerre contre l'Angleterre pendant la guerre anglo-hollandaise, tel que mentionné plus tôt dans la section intitulée : « Vers l'émancipation de la marine », du présent chapitre.

¹⁵⁴ Michel de Grèce, *Louis XIV : l'envers du soleil*, Paris, Olivier Orban, 1984 (1979), p. 244.

Aussitôt ces histoires parvenues à ses oreilles, le roi éclata de rage et menaça l'ambassadeur de la république hollandaise en son royaume, Josué van Beuningen, de « mettre les Hollandais à la raison par terre et par mer ». Ce à quoi l'ambassadeur aurait ironiquement répliqué : « Par mer , Sire? » ¹⁵⁵. Cette offense de van Beuningen envers Louis XIV est la goutte qui aura fait « déborder le vase », puisque quelques mois plus tard, soit le 1er juin 1670, les diplomates français signèrent, au nom du roi de France, un traité secret avec le gouvernement anglais en la ville de Douvres ¹⁵⁶.

Inaugurant une alliance militaire entre la France et l'Angleterre, le traité de Douvres n'a probablement vu le jour que grâce à l'influence de Hugues de Lionne ¹⁵⁷, au subside annuel de trois millions de livres que la France avait promis au roi Charles II d'Angleterre ¹⁵⁸, ainsi qu'aux vaillants efforts d'Henriette, épouse du frère de Louis XIV et sœur de Charles II, envoyée en mission plénipotentiaire dans son pays natal à cet effet, en mai 1670 ¹⁵⁹. Officialisé publiquement avec l'accord de Paris en février 1671 ¹⁶⁰, ledit traité se trouva bientôt renforcé par le ralliement de la Suède (en secret) et de certains princes allemands, dont ceux de Cologne et de la Bavière, au cours de cette même année ¹⁶¹. Bref, la triple alliance avait été complètement disloquée par la « machine

¹⁵⁵ Charles de La Roncière, *Histoire de la marine*..., p. 526.

¹⁵⁶ Jean-Christian Petitfils, *op.cit.*, p. 367.

¹⁵⁷ « Jusqu'à sa mort en 1671, Lionne..., s'acharne à isoler diplomatiquement les Provinces-Unies tout en pratiquant une politique de rapprochement avec l'Angleterre ». Philippe de Vilette-Mursay, *op.cit.*, p. 341.

¹⁵⁸ Jean-Christian Petitfils, *op.cit.*, p. 367.

¹⁵⁹ Michel de Grèce, *op.cit.*, p. 246-247.

¹⁶⁰ François Bluche, *Louis XIV*, Paris, Fayard, 1986, p. 365.

¹⁶¹ Jean-Christian Petitfils, *op.cit.*, p. 368.

diplomatique » française et l'or dont elle disposait. La Hollande se retrouva donc seule face au géant franco-anglais.

Les réactions du ministère de la Marine

L'année du traité de Douvres marque un tournant décisif pour la marine de guerre française. Colbert avait saisi l'opportunité du conflit à venir, qu'il percevait d'abord comme pouvant être très bénéfique pour l'économie française, afin de justifier une hausse du financement de l'État dans le budget de la marine. Dotée d'un budget représentant presque le cinquième des recettes annuelles de l'État, soit 18 %, la marine de 1670 jouissait alors du taux de financement le plus élevé de toute l'époque où Colbert en fut le maître ¹⁶². En fait, il faut bien penser que face à une flotte aussi redoutable que celle des Hollandais, la France ne ferait pas « long feu », à moins de posséder une force navale plus ou moins équivalente en puissance. D'ailleurs, c'est ainsi que le ministre de la Marine, fort d'un tel budget, profita des circonstances politiques pour multiplier ses ordres en matière d'enrôlement, d'entraînement, de constructions dans les chantiers navals, d'établissement des arsenaux, des fonderies et des manufactures de la marine, de création ainsi que de remaniement

¹⁶² Les recettes du royaume de France pour l'année 1670 se chiffraient à 73 900 755 livres. Voir le tableau des recettes et des dépenses de 1662 à 1680 dans l'« Abrégé des finances du Roy de l'année 1680 » répertorié par Pierre Clément, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert. Tome II, 1^{re} partie - Industrie et commerce*, Paris, Imprimerie Impériale, 1861, p. 783. Les dépenses de la marine de guerre, galères et fortifications incluses, montaient à 13 396 874 livres (Charles de La Roncière, *Un grand ministre...*, p. 57); ce qui équivalait à un peu plus de 18 % du revenu total de la France cette même année. Jamais plus une part aussi importante du budget de l'État n'a été et ne sera attribuée à la marine pendant le ministère de Jean-Baptiste Colbert (Patrick Villiers, *op.cit.*, p. 58).

des infrastructures portuaires sur les côtes du royaume ¹⁶³. En fait, Colbert avait surtout besoin d'un conflit armé contre la Hollande pour tenter de soumettre son commerce par la force (maritime et terrestre) et étendre alors plus librement celui de la France. Puisque la difficile guerre économique qu'il menait contre les marchands hollandais depuis 1664 n'aboutissait pas et que les bénéfices en étaient plutôt limités, le ministre de la Marine jugea donc que cette guerre à venir allait lui servir d'occasion idéale pour régler ce différend financier avec ses rivaux hollandais ¹⁶⁴.

Or voilà qu'en 1670-1671, Colbert avait la chance de disposer du temps et des ressources nécessaires (contrairement à l'épisode de la guerre de *Dévolution*) pour tenter d'accroître les effectifs de la flotte de guerre à même les efforts de l'industrie portuaire française qui, d'ailleurs, était elle-même en pleine expansion. Le désir de faire de cette industrie un secteur de pointe dans l'économie - que ce soit au niveau de la conception des coques, des mâts, des voiles, des canons, de la poudre, *etc.* -, animait le grand Colbert ¹⁶⁵. Ainsi, pour que la marine de guerre du Roi-Soleil soit

¹⁶³ Pour constater ce fait, il ne s'agit que d'examiner et de dénombrer, à partir du sommaire des lettres, les documents que Clément nous présente dans son recueil pour l'année 1670. Une analyse de ceux-ci révèle aussi que les ports de Rochefort et du Havre avaient commencé à bénéficier d'importants investissements, dès l'année 1666. Pierre Clément, *Lettres... Tome III, 1^{re} partie...*, p. 266 à 274. Parallèlement, Jean Peter confirme ce fait dans *Le port et l'arsenal de Brest sous Louis XIV*, Paris, Économica / Institut de stratégie comparée, 1998, p. 7-8.

¹⁶⁴ Philippe de Villette-Mursay, *op.cit.*, p. 340.

¹⁶⁵ Parallèlement, afin de garantir une certaine autonomie à la France au niveau du marché de bois de construction, alors dominé sans égal par les royaumes de Scandinavie, Colbert avait élaboré une grande *ordonnance sur les eaux et forêts*, peu de temps avant sa « grande réforme navale », en 1669. Grâce à une telle législation, le ministre entrevoyait - à long terme - de reconstituer et de réorganiser complètement la réserve forestière royale de France, alors très pauvre. (Joël Cornette, *op.cit.*, p. 181). Toutefois, quoique son effet commença à être ressenti en moins de dix ans, cette ordonnance n'eût que peu d'influence sur le développement de la marine de guerre du Roi-Soleil, puisque la qualité des matières forestières françaises était généralement bien inférieure à ce qu'offrait le marché scandinave. Il faut pourtant croire que la marine marchande française, dont les bâtiments ne nécessitaient pas les puissantes caractéristiques structurelles des navires de guerre, put certainement en profiter. (Philippe Masson, *op.cit.*, p. 83).

prête à affronter la plus grande force maritime de cette époque, c'est-à-dire celle de la Hollande, le ministre ne lésina pas sur les moyens.

Dans ces circonstances, la plupart des ports de guerre de France, coeur de l'industrie maritime, furent alors l'objet d'importantes modernisations (certains furent même construits de toutes pièces) et ce, grâce à l'entremise de l'ingénieur Clerville, commissaire général des fortifications du royaume ¹⁶⁶, ainsi qu'au génie inégalé du célèbre Vauban, « principal ingénieur » pour le ministère de la Guerre, engagé régulièrement par Colbert ¹⁶⁷.

De tous les ports du Ponant, celui de Brest demeurera toujours l'exemple le plus réussi de cette époque de refonte du système portuaire français, malgré qu'il ne devient véritablement prédominant sur les autres qu'à la fin des années 1680. Doté d'une superbe rade naturelle et d'une excellente disposition géo-stratégique, Brest n'était qu'un simple petit port de pêche breton jusqu'à ce que Colbert réalise son potentiel vers la fin des années 1660 ¹⁶⁸, et décide d'y faire construire un

¹⁶⁶ Contrairement à ce que prétend Murat, le Chevalier de Clerville était commissaire général des fortifications du royaume de France et non pas « principal ingénieur des services de Colbert ». Voir Pierre Clément, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert. Tome V. Fortifications, sciences, lettres, beaux arts et bâtiments*, Paris, Imprimerie Impériale, 1868, p. 11-12. Pour constater l'erreur d'Inès Murat, veuillez consulter son livre sur Colbert, *op.cit.*, p. 271.

¹⁶⁷ Sébastien Le Prestre de Vauban (1633-1707), ingénieur français qui devint commissaire général des fortifications à la mort de Clerville en 1678, fut sans doute l'un des plus brillants ingénieurs militaires de l'histoire de l'humanité. Avant sa promotion de 1678, il était le principal ingénieur du ministre de la Guerre, François Michel Le Tellier, marquis de Louvois, depuis 1668. Cependant, sa renommée avait rapidement atteint les oreilles de Colbert qui, dès lors, requerra régulièrement ses services, notamment pour l'édification de nouvelles fortifications portuaires à Toulon et, un peu plus tard, à Brest. Auguste Jal. « Vauban (Sébastien Le Prestre de) », *op.cit.*, p. 1225-1236.

¹⁶⁸ Jean Peter, *Le port et l'arsenal de Brest sous Louis XIV*, Paris, Économica et Institut de stratégie comparée, 1998, p. 8.

magnifique arsenal ¹⁶⁹, qui sera d'ailleurs constamment remodelé et agrandi au cours des années 1670 et 1680. En fait, Brest ne tardera pas à devenir la plus importante enclave navale française du Ponant et ce, en l'espace de deux décennies soit, de 1670 à 1690 ¹⁷⁰.

Bien qu'ils aient été considérablement moins exposés à la menace hollandaise que ceux de la côte du Ponant, les deux principaux ports du Levant, soit Toulon et Marseille, bénéficièrent eux aussi de cette « course aux armements » qui galvanisa le ministère de la Marine depuis le début de la décennie 1670. Le port de Toulon fut cependant le plus favorisé. Ayant déjà commencé à bénéficier de subventions royales pour agrandir son chantier de construction naval dès le milieu des années 1660, c'est-à-dire à partir de l'époque de la grande-maîtrise du duc de Beaufort (1665-1669) ¹⁷¹, le port de Toulon n'avait cependant toujours pas été renouvelé au niveau de ses infrastructures. Sa darse, dont la construction avait été complétée sous Henri IV (roi de France de 1589 à 1610), fut la dernière modernisation que la couronne ait apporté à l'infrastructure portuaire de cette ville jusqu'alors ¹⁷². Or, voilà que grâce au génie de Vauban et au budget dont Colbert disposait, le port

¹⁶⁹ Pierre angulaire des grands ports de cette époque, l'arsenal est l'endroit où se trouvait généralement les composantes suivantes : le chantier de construction maritime, la fonderie (pour les canons), la forge (ancres, chaînes, etc.), les manufactures et leurs magasins (cordages, voiles, goudrons, planches, etc.), ainsi que la caserne et l'hôpital de la marine. Le rôle principal de l'arsenal était donc de construire les navires (marchands et militaires), de les armer, de les équiper et bien sûr de les entretenir. *Ibid.*, p. 9-11.

¹⁷⁰ *Ibid.*, p. 16-23. Voir aussi la courte postface de Jean Meyer à l'endos de l'ouvrage.

¹⁷¹ Les constructions navales entamées à Toulon dans les années 1660 - sept vaisseaux construits avant 1666 et vingt de plus entre 1666 et 1670 - (Jean Peter, *Le port et l'arsenal de Toulon sous Louis XIV*, Paris, Economica et Institut de stratégie comparée, 1995, p. 6-9) avaient vraisemblablement été accomplies dans le contexte des opérations militaires menées contre les barbaresques en Afrique du Nord (début des années 1660) et en Crète (1669) à cette époque.

¹⁷² *Ibid.*, p. 5.

de Toulon vit ses manufactures et sa fonderie graduellement rinnovées, ainsi que son arsenal achevé, puis ensuite progressivement entouré de fortifications ¹⁷³. À partir du début des années 1680, la domination qu'exerça le port de Toulon sur la Méditerranée occidentale devint absolument indiscutable et ce, jusqu'à ce que les Anglais établissent leur puissante base maritime de Gibraltar (1704) et détruisent l'escadre française stationnée dans ce port de France (1707) ¹⁷⁴.

Les autres ports de guerre auxquels Colbert accorda une attention particulière, soit Rochefort, le Havre, Dunkerque et Lorient, pour la côte du Ponant, ainsi que Marseille sur le Levant, bénéficièrent eux aussi de subventions financières considérables ¹⁷⁵. Pendant presque toute la décennie de 1670, c'est cependant Rochefort et le Havre qui reçurent les plus importantes faveurs du ministre Colbert. En fait, il semble que leurs caractéristiques géo-stratégiques l'auraient emporté sur tous les autres, du moins pour le moment ¹⁷⁶.

¹⁷³ *Ibid.*, p. I-II (préface de Philippe Haudrère).

¹⁷⁴ Geoffrey W. Symcox, *op.cit.*, p. 139.

¹⁷⁵ Étienne Taillemite, « Colbert et la marine », *op.cit.*, p. 225.

¹⁷⁶ Pour des raisons encore quelque peu obscures de nos jours, Colbert avait d'abord misé sur le potentiel des ports des villes de Rochefort et du Havre (à partir de 1666), toutes deux bénéficiant d'excellentes dispositions stratégiques sur la côte du Ponant. Mais en bout de ligne, les travaux dans ces deux ports se révélèrent moins réussis qu'on l'avait d'abord espéré et fort coûteux, faute de rades naturelles appropriées - les rades de Rochefort et du Havre s'ensablaient facilement. Ainsi, il semble que le développement de ces sites portuaires (surtout dans le cas de Rochefort) auraient nui, voire même retardé, l'essor des ports de Brest et de Toulon pendant une quinzaine d'années. Les ports de guerre de Dunkerque, Lorient et de Marseille, plus humblement disposés, grandirent dans l'ombre de Brest et Toulon dès le début des années 1680. Jean Peter, *Le port et l'arsenal de Brest...*, p. 1-2 et *Id.*, *Le port et l'arsenal de Toulon...*, p.1.

À l'édification de puissantes villes portuaires, disposées pour accueillir un grand nombre de navires, quel que fût leur tonnage, devait vraisemblablement se juxtaposer la présence d'une importante flotte de guerre. En 1671, la France disposait maintenant de 119 vaisseaux de ligne ¹⁷⁷, 74 navires secondaires (frégates, galères, brûlots, flûtes, *etc.*) ¹⁷⁸, 5090 pièces de canons ¹⁷⁹ et approximativement 47 500 hommes inscrits au *système des classes* ¹⁸⁰. Construite à la hâte pour les brefs conflits qui ont marqué les années 1660, importée en bonne partie de l'étranger, la flotte de guerre française, qui avait pourtant septuplé en nombre depuis l'avènement de Colbert au conseil du grand-maître en 1661, manquait à la fois de direction et d'uniformité ¹⁸¹.

En fait, jusqu'en 1668, les maîtres charpentiers des ports de France s'étaient contenté de mettre en chantier les vaisseaux de ligne en équilibrant plus ou moins également la construction parmi les différents rangs - sauf ceux du premier rang, alors peu nombreux par rapport aux autres ¹⁸². Cependant, une fois la flotte de guerre constituée d'un nombre de vaisseaux suffisant pour répondre aux ambitions du roi et de Colbert, ce dernier ordonna aux autorités des chantiers navals

¹⁷⁷ Voir l'annexe 5.

¹⁷⁸ Pierre Clément, *Lettres..., Tome III, II^e partie...*, p. 39-40.

¹⁷⁹ Les statistiques concernant le nombre total de canons possédés par la marine française, n'existent que pour trois années de la période de Colbert, soit en 1671 (5090 canons), 1673 (6273 canons) et 1682 (6884 canons). Jean Peter, *L'artillerie et les fonderies de la marine sous Louis XIV*, Paris, Institut de stratégie comparée / Economica, 1995, p. 23.

¹⁸⁰ Ce qui était relativement peu en comparaison à l'Angleterre, qui avait à sa disposition environ 65 000 marins. Jean Meyer, «Louis XIV et les puissances maritimes», *XVII^e siècle*, no 123 (avril-juin 1979), p. 157.

¹⁸¹ Jean Meyer, *Colbert...*, p. 280.

¹⁸² Voir l'annexe 5.

de s'efforcer à faire pencher les effectifs un peu plus en faveur des vaisseaux de haut rang, c'est-à-dire ceux de 1^e, 2^e et 3^e rangs - disposant d'une plus importante capacité d'armement -, dont il prévoyait faire le « fer de lance » des forces navales françaises ¹⁸³.

De plus, puisqu'aucune standardisation officielle ne régissait le domaine de la construction maritime en France jusqu'à ce jour, il n'était pas rare de trouver de grandes différences parmi les vaisseaux d'une même classe, à savoir au niveau du nombre de canons à bord, de la grosseur des voiles, du tonnage, du tirant d'eau, *etc.* Or, la qualité du produit fini, c'est-à-dire le navire, était donc plutôt incertaine. Un peu à l'aveuglette, mais dans l'espoir d'améliorer la qualité des bâtiments de guerre du Roi-Soleil, Colbert dut alors mettre au point, au tout début des années 1670, une série de règlements expérimentaux visant à «...uniformiser progressivement les constructions et à donner aux charpentiers des normes à respecter ¹⁸⁴».

Cependant, ces réglementations n'auraient jamais vu le jour sans le concours des enquêteurs que le ministre de la Marine avait envoyés en mission à l'étranger pendant la période d'avant-guerre, surtout en Hollande et en Angleterre, pour étudier les techniques employées en matière de construction navale et tout ce qui concerne les activités connexes à celles-ci (manufactures de canons, de poudres, de chanvres, menuiseries, *etc.*)¹⁸⁵. Ainsi, Colbert ne se gêna pas pour envoyer ses propres commis, voire même des membres de sa propre famille, dont son fils, le marquis de

¹⁸³ Jean Meyer, *Colbert...*, p. 280.

¹⁸⁴ Jean Peter, *Le port et l'arsenal de Toulon...*, p. 73.

¹⁸⁵ *Ibid.*

Seignelay, en missions d'investigation que l'on pourrait aisément aujourd'hui qualifier d'espionnage industriel ¹⁸⁶.

En bout de ligne, ces enquêtes se révéleront cruciales dans les développements subséquemment apportés à la technologie maritime française, tel que nous le constaterons dans le chapitre suivant. Toutefois, l'essentiel restait encore à faire au niveau de l'implantation de règles d'uniformisation à la veille de la guerre de Hollande.

* * *

Parvenu au contrôle des finances du royaume de France en 1661 (officiellement en 1665), après un long périple politique de plus de 20 ans, Colbert entreprend alors de centraliser le pouvoir fiscal français entre ses mains, et cherche conséquemment à s'approprier le contrôle du commerce maritime. Ainsi, la missive du 31 décembre 1665, confirmée le 11 mai 1667, lui attribue la gestion de « toute la marine » française (t.s. ¹⁸⁷), signe flagrant que Colbert avait réalisé, probablement dès 1661, l'importance d'entretenir une grande force navale afin de protéger (c.m.) adéquatement les activités d'une marine marchande, qu'il envisageait de faire l'une des premières du monde. En 1669, Colbert parvient enfin à assurer l'autonomie de la marine française, jusqu'alors dépendante

¹⁸⁶ Pour plus d'information au sujet des activités d'investigation du marquis de Seignelay, veuillez consulter la première section du second chapitre de cette thèse.

¹⁸⁷ t.s. = transformations structurelles ; c.m. = conflits maritimes : il s'agit-là des deux principaux éléments de la problématique centrale de cette thèse de maîtrise, ici présentés de façon à démontrer leurs connexions avec les événements.

du ministre des Affaires étrangères, en l'élevant au stade de « ministère » (t.s.). Beaufort mort (c.m.), Colbert peut alors entreprendre ses réformes en toute liberté: en commençant par la grande réforme de 1669, qui révolutionna complètement la structure administrative, juridique et institutionnelle de la marine de guerre française ; signal véritable de la « naissance » de la marine de guerre du Roi-Soleil (t.s.).

À partir de cette époque (1668-1669), les relations commencèrent à se froisser dangereusement entre la France et la Hollande, laissant ainsi présager la possibilité d'une guerre qui, compte tenu de la toute-puissance maritime des Hollandais, devrait tôt ou tard avoir une implication navale (c.m.). Une telle possibilité invita donc Colbert à investir massivement dans le développement de la flotte de guerre française, surtout à partir du traité de Douvres (1670). Disposant de magnifiques ports en pleine expansion et d'une force très imposante (t.s.), la marine de Louis XIV semblait alors fin prête à partir en guerre.

C H A P I T R E I I

Mise à l'épreuve et consolidation de la marine de guerre du Roi-Soleil (1672-1674)

Au printemps de l'année 1672, le roi de France et son homologue d'Angleterre déclarent la guerre au petit pays des « brasseurs de bières »¹ avec toute la vigueur de leurs forces navales et terrestres combinées. Cependant, en moins de deux ans (1672-1673), la coalition anglo-française subira une série de revers militaires, surtout dans le cadre des opérations navales, qui finiront par enrayer toutes possibilités de soumettre la Hollande à court terme. D'ailleurs, ces circonstances difficiles vont éroder l'alliance entre la France et l'Angleterre à un point tel qu'elle finira par être rompue durant l'hiver de l'année 1674. Pendant ce temps, Colbert et son associé, c'est-à-dire son fils le marquis de Seignelay, tenteront d'adapter la marine de guerre française aux difficiles circonstances qui entourent l'échec des campagnes navales de 1672 et de 1673, en incorporant au programme maritime français une batterie de nouvelles réformes, toutes préparées et mises en vigueur au cours des années 1673 et 1674. Mais bientôt, désirant à tout prix sauvegarder la marine

¹ L'expression « brasseurs de bière » fut employée par Louis XIV lui-même pour se moquer des habitants de la république de Hollande, là où la bière était la boisson « nationale » - en opposition au vin, boisson des honnêtes gens, selon les mentalités de l'époque. Michel de Grèce, *Louis XIV : l'envers du Soleil*, Paris, Olivier Orban, 1984 (1979), p. 246.

du Roi-Soleil face à une imminente contre-attaque de l'armée navale hollandaise, Colbert dut ordonner la fermeture des ports du Ponant (1674) et en subir les conséquences.

Dans ce chapitre, quatre points sont à éclaircir pour nous aider à comprendre comment se développa de la marine de guerre française entre 1672 et 1674. Premièrement, un mot sera dit sur la jeunesse et sur l'origine de la montée au pouvoir du marquis de Seignelay, ce fils de Colbert qui va être appelé à jouer un rôle d'une importance fondamentale dans les affaires de la marine du Roi-Soleil. Deuxièmement, il sera question de mettre en contexte et d'étudier les étapes initiales du conflit maritime contre la Hollande (1672-1673), tout en évaluant leurs conséquences sur la marine de guerre française et, évidemment, au niveau de la scène politique européenne. Troisièmement, nous jetterons un rapide coup d'oeil sur les principales réformes maritimes que Colbert et Seignelay durent mettre en place pour réajuster le programme naval de la marine de guerre, face à l'échec des campagnes maritimes de 1672 et 1673. Et enfin, quatrièmement, nous terminerons ce chapitre en donnant quelques détails sur la contre-attaque hollandaise de 1674 et les façons dont la marine s'adapta face à cet événement.

Qui est le marquis de Seignelay ?

La jeunesse de l'homme et l'origine de sa montée au pouvoir (1651-1671)

Né à Paris le 1^{er} novembre 1651, Jean-Baptiste Antoine Colbert, est le premier fils du grand Colbert. De 1661 à 1668, il est pensionnaire au très prestigieux Collège de Clermont ², sous la tutelle d'un jésuite de renom, le père Dominique Bouhours ³. Cédé «... aux Jésuites en 1614, agrandi en 1628, le collège est soutenu par les faveurs royales ⁴» ce qui, par le fait même, permet à notre jeune écolier de recevoir une éducation impeccable. Au mois d'août 1668, Jean-Baptiste Antoine, qui n'a alors pas encore dix-sept ans, couronne de succès ses études en soutenant brillamment une série de thèses « sur toute la philosophie », à la grande satisfaction de son père, des cadres religieux du Collège et de quelques dignitaires de la cour du roi de France, venus assister à l'événement ⁵. Ayant récemment fait élever sa baronnie de Seignelay en marquisat (1668) ⁶, Colbert décide alors de la donner à Jean-Baptiste Antoine, dans l'espoir que cette marque de haute noblesse facilite l'intégration de son jeune fils à la glorieuse cour du Roi-Soleil. En fait, le grand Colbert ambitionne

² Pour honorer le Roi-Soleil, le collège de Clermont sera renommé « Collège Louis-le-Grand » en 1682. Paul Deheuvels, *Histoire du Lycée Louis-le-Grand*, [en ligne], 1999, [<http://serg-5.com/lle/colist.html>] (31 octobre 2001).

³ Laurent Dingli, *Colbert, marquis de Seignelay : le fils flamboyant*, Paris, Perrin, 1997, p. 21-22.

⁴ *Ibid.*, p. 22.

⁵ Auguste Jal, « Seignelay (Jean-Baptiste Colbert, marquis de) », *Dictionnaire critique de bibliographie et d'histoire*, Genève, Slatkine Reprints, 1970 (1872), p. 1118.

⁶ *Délégation aux Célébrations Nationales, Colbert 1619-1683 : catalogue d'une exposition à l'Hôtel de la monnaie du 4 octobre au 30 novembre 1983*, Paris, Ministère de la Culture, 1983, p. 11.

déjà de faire du « marquis de Seignelay » son associé, et éventuellement son successeur, aux affaires de la marine ⁷.

Toutefois, le ministre n'était pas dupe, car « ...réussir [en] philosophie est une chose, [mais] succéder [aux] fonctions [paternelles] en est une autre ⁸ », pensait-il. Ainsi, pour faire « l'éducation professionnelle » de son fils, Colbert employa d'abord ses services dans le corps des commis de la marine et ce, dès sa sortie du collège ⁹. Quelque temps plus tard, l'expérience qu'avait acquise Seignelay encouragea son père à élargir quelques peu son rôle. Au printemps 1670, Colbert l'envoya alors en mission d'investigation dans les plus grands ports d'Europe, pour le compte de la marine de guerre française. Au cours de l'année et demie qui suivit, c'est-à-dire jusqu'à la fin de l'an 1671, Seignelay fit donc le tour de tous les ports militaires de France, d'Italie, d'Angleterre et de Hollande, où il fut d'ailleurs traité avec tous les égards dus à son rang. Cependant, les tâches que son père lui avaient demandées de faire à chaque ports étaient très exigeantes :

[Tout les matins, Seignelay devait consacrer] ...trois heures à la lecture de tout ce qui concerne la Marine... [Ensuite], il devait [s'informer au sujet du] matériel et [du] personnel de la Marine [en ces lieux], c'est-à-dire : disposition des vaisseaux dans le port, plan général de l'arsenal, répartition des bâtiments, liste de tous les officiers et de leurs fonctions, [etc.] ¹⁰.

⁷ *Ibid.*

⁸ Laurent Dingli, *op.cit.*, p. 28.

⁹ Simone Goubet, « Deux ministres de la Marine : Seignelay et Pontchartrain », *Revue des questions historiques*, volume du 1^{er} semestre (janvier 1931), p. 54.

¹⁰ *Ibid.*, p. 30.

De retour à Paris, le jeune marquis, épuisé par ses deux années de travail intense, méthodique et méticuleux, reçut néanmoins les sincères félicitations de son père et la promesse de son imminente promotion comme « ministre adjoint » au ministère de la Marine ¹¹. Doté « ...[d`]un esprit supérieur, [d`]une grande mesmoire, [d`]une facilité merveilleuse à parler et à écrire, ...des instructions d`un père [tel que Colbert], Seignelay [sera] ...bien tost en estat de soustenir luy-mesme... le poids des affaires de la Mer ¹²».

Le début de la guerre de Hollande (1672-1673)

Mise en situation : l'avènement de Seignelay ainsi que des hostilités

Avec la déclaration de guerre de la France contre la république de Hollande, annoncée le 6 avril 1672 et donnant immédiatement suite à celle qui avait été faite par le roi d'Angleterre ¹³, coïncide l'avènement de Seignelay à la direction des affaires de la marine française ¹⁴. À cet effet, c'est dans une missive adressée à Colbert le 23 mars 1672, que Louis XIV lui accorda « ...la grâce

¹¹ *Ibid.*, p. 46.

¹² Charles Perrault, *Les hommes illustres qui ont paru en France pendant le siècle avec leurs portraits au naturel*, Genève, Slatkine Reprints, 1970 (1697), p. 49.

¹³ « Pour déclencher le conflit, Charles II a dû exploiter, avec une mauvaise foi écoeurante, une soi-disant `insulte` au pavillon britannique par des bâtiments hollandais...». Philippe Masson, *Histoire de la marine. Tome I. L`ère de la voile*, Paris/Limoges, éditions Charles Lavauzelle, 1981, p. 108.

¹⁴ Joël Cornette, *Chronique du règne de Louis XIV*, Paris, Sedes, 1997, p. 207.

[d']admettre [le marquis de Seignelay] à la signature et aux autres fonctions... » de sa charge de ministre de la Marine ¹⁵. Après avoir placé l'amiral Vermandois à la tête de la flotte marchande, Colbert avait jugé bon, afin de se décharger un peu plus de ses lourdes tâches ministérielles ¹⁶, d'attribuer à Seignelay le commandement en second de toutes les affaires de la marine ¹⁷.

Par-dessus tout cependant, le grand Colbert souhaitait que cette expérience serve de préparation à son fils aîné, en prévision du moment où celui-ci sera appelé à hériter du poste de ministre de la Marine du royaume de France à sa place ¹⁸. D'un naturel fêtard et libertin, le marquis de Seignelay, alors âgé de 20 ans, dut donc rapidement faire face à ces nouvelles responsabilités que venait de lui déléguer son père, et qui faisaient de lui une espèce d'agent de liaison du ministère de la Marine auprès du gouvernement de Louis XIV, des autorités portuaires, ainsi que du haut-commandement naval. « Le plus tôt, le mieux », devait sans doute se dire un Colbert vieillissant et désireux de forcer la tendre jeunesse de son fils aîné ¹⁹. À cet effet, dans une lettre datée du 22 avril 1672, Colbert s'adressa à Seignelay en ces termes :

¹⁵ Pierre Clément, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert. Tome III, 1^{re} partie - Marine et galères*, Paris, Imprimerie Impériale, 1864, p. 423.

¹⁶ Rappelons-nous que Colbert était à la tête de quatre ministères soit : les Finances, la Marine, les Bâtiments et la Maison du roi. Pour plus de détails, veuillez consulter la section intitulée : *Création du ministère de la Marine et l'affaire de Candie* dans le chapitre I.

¹⁷ Laurent Dingli, *op.cit.*, p. 29.

¹⁸ *Ibid.*, p. 49.

¹⁹ *Ibid.*, p. 46.

je sçais bien que vous estes jeune et qu'il est difficile que vous puissiez avoir l'application au point qu'il est nécessaire pour vostre bien ; mais il faut que vous surmontiez ce défaut que la jeunesse vous donne, et je vous ay dit tant de raisons qui vous y doivent obliger, qu'il me semble qu'elles doivent forcer vostre jeunesse et vous donner par esprit la mesme application que la nature vous portera à donner dans un âge un peu plus avancé ²⁰.

Mis à part l'âge de Colbert et le simple désir de faire de Seignelay son successeur, une rivalité ministérielle était vraisemblablement au coeur de cet avènement prématuré du marquis de Seignelay au poste de ministre adjoint. Ce à quoi nous faisons ici allusion repose essentiellement sur le fait que François Michel Le Tellier, marquis de Louvois, fils aîné et adjoint de Michel IV Le Tellier au ministère de la Guerre ²¹, luttait contre la prééminence de Colbert au gouvernement de Louis XIV depuis déjà un certain temps. Pour l'ambitieuse famille des Le Tellier, l'espoir de détrôner ce très influent et donc trop gênant personnage, afin de s'approprier la primauté ministérielle pour eux seuls, reposait essentiellement sur l'avenir politique du jeune marquis de Louvois ²². C'est d'ailleurs dans ces circonstances qu'à partir des années 1671-1672, Louvois entama ouvertement et sans réserve une guerre d'influence contre Colbert et son clan ²³.

²⁰ Pierre Clément, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert, Tome III, I^{re} partie -Instructions au marquis de Seignelay*, Paris, Imprimerie Impériale, 1865, p. 84.

²¹ Michel IV Le Tellier (1603-1685), ministre de la Guerre (1643-1677) et fondateur du clan des Le Tellier à la cour du roi de France, avait grandement contribué à l'ascension politique de Colbert dans les années 1640. Pour plus de détails à ce sujet, veuillez consulter l'introduction de cet ouvrage. Voir aussi : Luc-Normand Tellier, *Face aux Colbert*, Sillery, Presse de l'Université du Québec, 1987, p. 784.

²² François-Michel Le Tellier, marquis de Louvois (1641-1691), devient ministre de la Guerre « par commission » le 1^{er} février 1672, à la demande de son père qui n'intervient plus qu'occasionnellement dans ces affaires. Il s'agit-là d'une des plus jeunes nominations ministérielles de toute l'histoire de la monarchie des Bourbons en France. Colbert, par exemple, n'était devenu ministre qu'à l'âge de 42 ans et Seignelay le sera à 32 ans. André Corvisier, *Louvois*, Paris, Fayard, 1983, p. 141-142.

²³ *Ibid.*, p. 142.

Le fils de Le Tellier, astucieux de nature et bénéficiant du consentement paternel, allait ainsi se servir de la conjoncture du conflit contre la Hollande pour favoriser la promotion des intérêts du ministère de la Guerre, et donc de son propre clan, à la cour de Louis XIV ²⁴. Empêcher ce clan rival, dont Louvois était le « champion » et Michel Le Tellier le « chef », d'augmenter son influence au détriment des affaires de la marine, était probablement ce à quoi le grand Colbert et son fils ambitionnèrent le plus dans toute cette histoire de rivalité ministérielle ²⁵. Bref, le débat sur la dualité « terre-mer » dans le monde militaire français semblait avoir repris de la vigueur, en ce début de guerre contre la Hollande.

Or voilà qu'au printemps de l'année 1672, la flotte de guerre du royaume de France pouvait maintenant se vanter d'être numériquement la plus importante d'Europe ²⁶. Cependant, il n'en allait pas ainsi de la flotte de commerce française. Bien que cette dernière se soit solidement établie comme troisième plus grande du monde occidental, déclassant celle d'Espagne et talonnant celle d'Angleterre, elle était encore vraisemblablement bien loin de rivaliser avec la toute-puissante marine marchande hollandaise ²⁷. Aussi, en plus d'être un véritable baptême du feu pour la nouvelle

²⁴ Luc-Normand Tellier, *op.cit.*, p. 223-224.

²⁵ *Ibid.*, p. 211.

²⁶ Daniel Dessert, « La marine royale, une filiale Colbert », dans *Patronages et clientélismes 1550-1750 - France, Angleterre, Espagne et Italie*, Lille/Londres, Centre d'histoire de la région du nord-ouest, 1995, p. 71. Même si la France alignait 120 vaisseaux de ligne en 1672, la Hollande et l'Angleterre disposaient de forces légèrement inférieures en nombre. Ainsi, au même moment, les Hollandais possédaient vraisemblablement quelque 114 vaisseaux de ligne, alors que les Anglais en avaient 111. (Pierre Clément, *Lettres.... Tome III, 1^{re} partie....*, p. 304 et 325).

²⁷ Jean Meyer, « Louis XIV et les puissances maritimes », *XVII^e siècle*, no 123 (avril/juin 1979), p. 157.

flotte de guerre du Roi-Soleil, le conflit contre la Hollande allait servir d'opportunité rêvée au ministère de la Marine, fort de l'alliance entre Louis XIV et Charles II, pour tenter de réduire la puissante marine marchande de la république hollandaise par la force des armes et ce, au profit des intérêts du commerce maritime français sur le Ponant. En fait, tel était l'objectif principal de Colbert au printemps 1672. La grande marine qu'il a mise au point requiert cependant de puissants investissements royaux et, afin de justifier la nécessité d'entretenir un si grand nombre de navires, l'armée navale française devait d'abord prouver sa valeur face aux redoutables escadres hollandaises ²⁸.

« L'attaque-éclair », sur terre comme sur mer

L'attaque-éclair sur terre comme sur mer était la stratégie décidée par Louis XIV et Charles II, au printemps de l'année 1672. Leur plan de guerre semblait ainsi condamner la république de Hollande à être écrasée, comme un « vulgaire insecte », en quelques mois seulement. « Sur terre, une armée française d'environ 120 000 hommes... marchera au coeur de la Hollande. Sur mer, une flotte anglo-française détruira les escadres hollandaises et procédera à un débarquement en Zélande...²⁹ ». La flotte française, toute neuve et dotée d'équipages généralement peu expérimentés dans l'art de la guerre, sera donc sous l'autorité du commandement anglais. C'est ainsi que le vice-amiral d'Estrées et ses seconds, le lieutenant-général Duquesne et le chef d'escadre Treillebois des

²⁸ Laurent Dingli, *op.cit.*, p. 106-107.

²⁹ Philippe Masson, *op.cit.*, p. 108.

Rabesnières, se retrouvèrent sous les ordres du duc d'York ³⁰, frère du roi Charles II, et de ses lieutenants, le prince Rupert et le comte de Sandwich ³¹.

Estimant qu'ils ne pouvaient guère armer et équiper plus de la moitié ou peut-être même, dans les pires conditions de recrutement, le tiers de leurs 120 vaisseaux de ligne en même temps ; et désirant que les marins français soient bien encadrés par « le grand frère anglais » dans leur apprentissage, Colbert et Seignelay furent alors contraints d'ordonner la mise en branle d'une escadre considérablement inférieure en nombre à celle qu'avait préparée le roi d'Angleterre ³². À cet effet, l'expédition conjointe totalisait quelque 82 grands vaisseaux de ligne - majoritairement de 1^{er}, 2^e et 3^e rangs -, dont 52 étaient à l'Angleterre et 30 à la France. La jonction de ces escadres, rassemblant 40 090 hommes, 6158 canons et probablement près d'une quarantaine de bâtiments secondaires, se fit devant Portsmouth, du 12 au 15 mai 1672 ³³.

³⁰ Jacques II (1633-1701), roi d'Angleterre (1685-1688). Il est connu sous le nom de « duc d'York » à partir de 1643 et ce, jusqu'à son ascension au trône en 1685. Philippe de Villette-Mursay, *Mes campagnes de mer sous Louis XIV*, Paris, Tallandier, 1991 (1704?), p. 458 (Introduction et notes de Michel Vergé-Franceschi).

³¹ *Ibid.*, p. 430.

³² Ici, il faut prendre en considération qu'un certain nombre de vaisseaux de ligne (peut-être une douzaine) étaient affectés à des groupes de bâtiments escorteurs de convois marchands sur le Ponant, le Levant, ou encore dans les colonies. Enfin, le reste des navires de la flotte de guerre était alors demeuré dans les arsenaux portuaires, pour servir au roulement des forces maritimes, faute d'équipages, de canons et de financement accordé pour faire la guerre navale (dans le contexte de la présente campagne). Pierre Clément, *Lettres..., Tome III, 1^{re} partie...*, p. 427, 430 et 432 ; Laurent Dingli, *op.cit.*, p. 107.

³³ Selon Villette-Mursay, cette escadre française disposait alors à elle seule de 11 230 hommes et 1768 canons. (Philippe de Villette-Mursay, *op.cit.*, p. 430) Comparativement à l'escadre des 25 vaisseaux de ligne, équipés de 9744 marins et armées de 840 « bouches à feu », dont disposait le duc de Beaufort trois ans plus tôt, pour l'expédition de Candie (Charles de La Roncière, *Histoire de la marine française. Tome V. De la guerre de trente ans à Colbert*, Paris, Librairie Plon, 1920, p. 284), on constate donc une nette amélioration au niveau de la capacité d'emport du nombre de pièces de canons, preuve que l'industrie des fonderies allait bon train en 1672. Toutefois, malgré qu'elle eût cinq vaisseaux de plus que

Ayant appris les préparatifs des alliés assez tôt, les Hollandais réalisèrent en un temps record l'exploit d'armer soixante-quinze de leur cent et quelques vaisseaux de ligne - majoritairement de 3^e, 4^e et 5^e rangs - , ainsi que plus de 70 navires de classes secondaires ³⁴. Leurs équipages et armements étaient toutefois considérablement moins importants que ceux des forces coalisées, soit : 20 738 hommes ³⁵ et probablement moins de 4000 pièces de canons ³⁶! Visiblement, l'avantage matériel et humain était donc du côté de la coalition anglo-française. Cependant, en comparaison avec l'inexpérience de la nouvelle flotte française, la flotte anglaise cachait pour sa part bien des lacunes et ce, contrairement aux propos pleins de louanges de Colbert à son égard :

Le conseil [de la marine anglaise] est, certes, composé d'officiers expérimentés et zélés. Mais, l'indiscipline sévit parmi les cadres, aggravée par les querelles religieuses. Fervent catholique, le duc d'York est détesté d'une partie de ses subordonnés. L'armement des escadres s'effectue péniblement, en raison de la mauvaise volonté des constructeurs et des fournisseurs de vivres...³⁷

Beaufort, la flotte de d'Estrées disposait proportionnellement d'un équipage équivalent, ce qui suggère qu'une certaine défaillance existait au niveau du tout nouveau système de recrutement par classe.

³⁴ Pour le nombre de bâtiments secondaires, du côté français et hollandais, veuillez consulter : Philippe de Villette-Mursay, *op.cit.*, p. 91.

³⁵ La raison pour laquelle la flotte hollandaise était composée à majorité de vaisseaux de 3^e, 4^e et 5^e rangs et donc, requérant moins de marins que les vaisseaux français ou anglais, repose sur le fait suivant, avancé par Seignelay lors de son enquête sur la marine de la république de Hollande en 1671 : «... Tous leurs vaisseaux (ceux des Hollandais) sont à varangues plates, parce que, comme leur mer est extrêmement plate.... il est nécessaire d'avoir des vaisseaux qui ne tirent pas beaucoup d'eau...». Or, les vaisseaux de faible rang semblent vraisemblablement idéals pour s'adapter à l'environnement maritime hollandais. Pierre Clément, *Lettres.... Tome III, I^{re} partie....*, p. 304.

³⁶ *Ibid.*

³⁷ Philippe Masson, *op.cit.*, p. 109.

Ainsi, une fois la jonction des flottes coalisées accomplie, le duc d'York dut attendre encore deux semaines pour terminer l'armement et le ravitaillement de son escadre avant d'ordonner le départ de l'expédition, vers la fin du mois de mai. Pendant ce temps du côté hollandais, le célèbre amiral Michiel de Ruyter³⁸, assisté par ses seconds : Bankert à l'avant-garde et van Gent à l'arrière-garde, voulut profiter de ce *momentum* pour tenter d'intercepter les alliés sur les côtes d'Angleterre³⁹. Prenant le risque de négliger la protection des côtes de son propre pays, celui-ci partit donc à la recherche de l'ennemi à la fin de mai 1672. Le 7 juin, l'amiral hollandais aperçut finalement les vaisseaux de la flotte anglo-française en plein mouillage à Solebay, sur la côte sud-est de l'Angleterre. Une partie des équipages était alors occupée à ravitailler une dernière fois la flotte en vivres, avant de faire le bond sur la Zélande. Bref, l'opportunité était trop belle et Ruyter ordonna, vers 7 heures du matin, le branle-bas de combat⁴⁰.

Surpris, l'intrépide duc d'York réussit néanmoins à mettre en ligne son corps de bataille à temps pour soutenir le choc initial de l'attaque hollandaise. L'arrière-garde de Sandwich fut en mesure de suivre cette manoeuvre défensive du corps de bataille anglais sans trop de problèmes, alors que Rupert avançait lentement, et ce malgré l'urgence de la situation, vers sa position d'avant-garde. Du côté français, d'Estrées (corps de bataille), qui avait reçu l'ordre de rallier les forces de

³⁸ Michiel Andriaanzoon de Ruyter (1607-1676) est considéré comme ayant été l'un des plus grands marins que la mer ait jamais porté. Ruyter fut de pratiquement toutes les guerres navales de son époque, où il se distingua plus d'une fois par son sang froid, sa détermination et son intelligence très aiguisée en matière de navigation. Philippe de Villette-Mursay, *op.cit.*, p. 406 à 408.

³⁹ *Ibid.*, p. 430.

⁴⁰ Philippe Masson, *op.cit.*, p. 110.

York sans plus tarder, crut bon de désobéir et changea son cap pendant un moment afin de trouver un meilleur vent d'attaque avant de passer à l'action. Des Rabesnières, commandant de l'arrière-garde, décida de suivre docilement le plan du vice-amiral. À la tête de l'avant-garde française, Duquesne ignora ces manoeuvres de d'Estrées et préféra obéir aux ordres du chef suprême de la flotte coalisée (York), en ralliant l'escadre anglaise. Résultat : les navires coalisés se trouvèrent inévitablement séparés en deux groupes distincts ⁴¹.

Ne perdant pas une seconde pour exploiter cette zizanie parmi les rangs anglo-français, Ruyter concentra alors toute la puissance de l'artillerie de sa flotte sur le centre de la ligne du duc d'York, jusqu'à ce qu'il flanche. Toutefois, comme d'Estrées avait finalement trouvé un bon vent et qu'il s'avancait vers le champ de bataille pour rallier les Anglais et la division de Duquesne, Ruyter, voulant éviter à tout prix d'être saisi entre deux feux, ordonna donc à Bankert (avant-garde) d'aller à la rencontre du vice-amiral français afin de le tenir à distance ⁴². Cette nouvelle disposition de combat eut alors pour conséquence de stabiliser le rapport de force des escadres belligérantes pendant presque tout le restant de cette sanglante bataille, qui ne cessa qu'après 12 longues heures ⁴³ de combats acharnés - i.e. au moment où Ruyter, dont la ligne était finalement sur le point de céder, exécuta une retraite tactique avec sa flotte vers la Hollande ⁴⁴. Tel fut la bataille de Solebay.

⁴¹ E. H. Jenkins, *Histoire de la marine française* (traduit de l'anglais par Raymond Albeck), Paris, Albin Michel, 1977 (1973), p. 63.

⁴² Charles de La Roncière, *Histoire de la marine...*, p. 538.

⁴³ Philippe de Villette-Mursay, *op.cit.*, p. 430.

⁴⁴ Au moment du repli des forces hollandaises, York ordonna à Duquesne, commandant de l'avant-garde française, de poursuivre l'ennemi. Pour des raisons qui échappent toujours aux historiens de nos jours, Duquesne n'en fit rien et les vaisseaux hollandais purent alors se retirer du champ de bataille

Le manque de cohésion parmi les rangs des alliés leur ont certes coûté très cher, mais leur puissance de feu supérieure avait, malgré tout, très sérieusement malmené la flotte hollandaise. Au total 2700 Anglais, 300 Français et près de 7000 Hollandais furent blessés ou tués ce jour-là. Parmi les officiers supérieurs, le comte de Sandwich, van Gent et des Rabesnières sont comptés au nombre des morts ⁴⁵. Excluant les navires de classes secondaires (frégates, brulôts, flûtes, *etc.*), dont les statistiques ne sont que très rarement mentionnées, sept vaisseaux de ligne ont été coulés, trois étant à Ruyter et quatre au duc d'York. Le vice-amiral d'Estrées, qui fût d'ailleurs critiqué pour avoir été « trop prudent » pendant la bataille, n'y perdit aucun de ses vaisseaux ⁴⁶.

À la cour du Roi-Soleil, cette attaque surprise de Ruyter et les interminables disputes qui s'en suivirent au sein du corps des officiers de la coalition anglo-française, finirent par faire annuler le projet d'invasion de la Zélande et relancèrent le débat sur la nécessité d'entretenir une flotte de guerre française aussi forte que l'entendaient Colbert et Seignelay. Pour les Anglais, les Français et les Hollandais, la bataille de Solebay ne fut vraisemblablement, et ce malgré le fait que les camps adverses s'attribuèrent à chacun la victoire, qu'un « match nul » du point de vue tactique ⁴⁷. Stratégiquement parlant, la Hollande était néanmoins la grande gagnante - que les coalisés le reconnaissent ou non -, puisque l'attaque de Ruyter, quoique très dommageable pour sa flotte, avait

dans l'ordre et la discipline. Cette désobéissance flagrante du « meilleur manoeuvrier de France » lui valut d'ailleurs une brève disgrâce royale (jusqu'en 1673). E. H. Jenkins, *op.cit.*, p. 64 : pour la disgrâce de Duquesne, veuillez consulter Pierre Clément, *Lettres..., Tome III, 1^{re} partie...*, p. 484.

⁴⁵ Philippe de Villette-Mursay, *op.cit.*, p. 430.

⁴⁶ Daniel Dessert, *La Royale : Vaisseaux et marins du Roi-Soleil*, Paris, Fayard, 1996, p. 332.

⁴⁷ Pierre Clément, *Lettres..., Tome III, 1^{re} partie...*, p. 438-439.

provoqué un profond malaise chez les coalisés et remis en question l'importance d'une campagne anglo-française sur mer. D'ailleurs qui avait encore besoin d'un débarquement en Zélande? Puisqu'au lendemain de cette semi-déconvenue à Solebay, l'armée de terre française était aux portes d'Amsterdam :

[Le] 13 juin, les Hollandais abandonnaient [les dernières places fortes de] l'Yssel. [En l'espace de] vingt-deux jours, les armées de Louis XIV s'étaient emparé de quarante villes. Amsterdam même délibéra d'envoyer ses clefs : et presque toute la Hollande se trouva subjuguée, en aussi peu de temps qu'il en fallait pour la parcourir ⁴⁸.

La capitale de nos fameux « brasseurs de bières » était donc à deux doigts de capituler devant la puissante machine militaire mise au point par le tandem Le Tellier-Louvois. Cependant, devant la lenteur de la réaction des autres puissances européennes, bâillonnées par le système d'alliances qu'avait mis au point Hugues de Lionne entre 1670 et 1671 ⁴⁹, le gouvernement hollandais de Jean de Witt choisit alors, en désespoir de cause, une ultime alternative pour tenter de sauver la ville d'Amsterdam. Le 20 juin 1672, celui-ci ordonna que l'on ouvre les écluses de Muiden, inondant ainsi toute les terres environnantes de la capitale en l'espace de trois jours ⁵⁰. La plus grosse partie de l'armée de Louvois se trouva conséquemment paralysée dans son avance, à quelques kilomètres seulement de la capitale hollandaise.

⁴⁸ François Bluche, *Louis XIV*, Paris, Fayard, 1986, p. 365.

⁴⁹ Philippe de Villette-Mursay, *op.cit.*, p. 341.

⁵⁰ *Ibid.*, p. 366.

Quelques jours plus tard, le 29 juin ⁵¹, une délégation de plénipotentiaires hollandais menée par un dénommé Pierre de Groot, demanda audience au roi de France pour négocier une paix. Au nom de la république de Hollande, de Groot tenta alors par tous les moyens de satisfaire l'ambition de Louis XIV en offrant à la France un butin formidable : «... Maastricht, [ainsi] que les places conquises sur le Rhin... [et] tout le pays de la généralité du sud (Brabant et Flandre hollandaise), avec une indemnité de dix millions [de florins] ⁵²». Croyant que cette offre très alléchante ne consistait qu'en un début de marchandage qui promettait mieux, le Roi-Soleil, agissant probablement d'après le conseil de Louvois, demanda plus ⁵³. Choqué par cet affront, les Hollandais refusèrent catégoriquement d'offrir des concessions supplémentaires à « l'arrogante France » et, pendant tout le reste de l'été 1672, ils s'employèrent plutôt à réorganiser leur résistance.

L'assassinat de Jean de Witt et l'avènement du prince Guillaume d'Orange, proclamé Stathouder de la République à vie, redonna une vigueur inespérée aux Provinces-Unies et attisa la réaction des autres puissances européennes, qui commencèrent alors à se soulever contre l'impérialisme continental français ⁵⁴. Toutefois, une dernière tentative pour abattre définitivement la Hollande par voie de terre fut entreprise en décembre 1672. Le duc de Luxembourg, appelé par Louvois, tenta alors de profiter de l'hiver pour capturer Amsterdam en marchant sur les eaux gelées

⁵¹ André Corvisier, *op.cit.*, p. 259.

⁵² Jean-Christian Petitfils, *Louis XIV*, Paris, Perrin, 1995, p. 371.

⁵³ André Corvisier, *op.cit.*, p. 259 ; voir aussi les propos d'Ézéchiél Spanheim à cet effet dans *Relation de la cour de France en 1690*, Paris, Mercure de France, 1973 (1690), p. 155.

⁵⁴ Jean-Christian Petitfils, *op.cit.*, p. 374-375.

qui entouraient la ville. À la tête d'une armée de dix milles hommes, il ravagea d'abord quelques faubourgs mais fut surpris par un subit dégel et dut incessamment rebrousser chemin ⁵⁵. Voilà cependant qu'au début de l'année 1673, l'imminence de la formation d'une coalition européenne contre la France força Louvois à accorder de plus en plus d'importance à l'élément défensif de sa stratégie générale ⁵⁶. Bref, la guerre-éclair avait donc échoué, sur mer comme sur terre.

La campagne navale de 1673 : la dernière chance

La semi-déconvenue de la campagne de 1672 et les circonstances géo-politiques dans lesquelles se trouvait maintenant la Hollande en ce début de l'année 1673, annonçaient une nouvelle opportunité pour le ministère de la Marine. Soutenant que seule la flotte de guerre française avait encore une chance de faire tomber Amsterdam en peu de temps - et donc possiblement toute la Hollande - Colbert et son fils parvinrent alors à détourner l'attention du Roi-Soleil en leur faveur. C'est ainsi qu'un nouveau projet de débarquement, non pas sur les plaines de la Zélande mais bel et bien sur « l'île d'Amsterdam », fut mis de l'avant par le ministère de la Marine ⁵⁷. Pour justifier les avantages militaires que le maintien d'une puissante marine de guerre pouvait donner à Louis

⁵⁵ Joel Cornette, *Chronique...*, p. 216.

⁵⁶ En décembre 1672, les puissances hostiles à la guerre menée par la France en Hollande se formèrent officiellement en ligue. Celle-ci regroupait jusqu'à maintenant l'empereur, l'électeur de Brandebourg, l'Espagne ainsi que la Hollande. *Ibid.*, p. 217.

⁵⁷ E.H. Jenkins, *op.cit.*, p. 65.

XIV dans le cadre de la guerre de Hollande, le revers stratégique de Solebay devait être effacé à tout prix. Or, ce projet contre Amsterdam se présentait comme une opportunité idéale pour Colbert et son fils.

Alignant 81 de leurs meilleurs et plus grands vaisseaux, dont 54 appartenaient à l'Angleterre et 27 à la France, la nouvelle armada des coalisés comprenait visiblement à peu près les mêmes effectifs en termes de bâtiments secondaires, d'équipages et de canons ⁵⁸ que ceux dont le dispositif naval anglo-français avait jadis été doté à l'occasion de la campagne navale de 1672 ⁵⁹. Mis à part les armements et le nombre de marins embarqués, le haut commandement de la flotte avait cependant été presque complètement remanié depuis Solebay. Ainsi le départ forcé du duc d'York, qui avait dû démissionner de son poste de premier lord de l'amirauté à la suite de l'entrée en vigueur du *Test Act* ⁶⁰, la mort de Sandwich et de des Rabesnières, tués à Solebay, enjolivé de la disgrâce de Duquesne à la suite de cette même bataille, ne laissait plus que le vice-amiral d'Estrées et le prince Rupert, tous deux de qualités militaires douteuses, comme vétérans de la campagne navale de 1672!

⁵⁸ Malheureusement, nous ne possédons aucune information sur le nombre exact de pièces de canons embarquées sur les vaisseaux français pour la campagne de 1673. Seul Charles de La Roncière donne quelques bribes d'information à ce sujet, en stipulant que sur les vaisseaux français, «... à part la *Reine* et la *Royale-Thérèse* (104 canons chacun), de premier rang, les autres étaient de second rang avec 70 canons... ou de troisième rang avec [de] 50 à 60 canons...». Charles de La Roncière, *Histoire de la marine*..., p. 553. En supposant qu'il y avait autant de vaisseaux de deuxième que de troisième rang, les 27 vaisseaux de ligne qui composaient l'escadre expéditionnaire française devaient alors vraisemblablement disposer de plus ou moins 1700 pièces de canons - en comparaison aux 1768 canons qui armaient les 30 vaisseaux de ligne lors de la campagne de 1672.

⁵⁹ Voir la note 33 pour plus de détails à ce sujet.

⁶⁰ Il s'agit-là d'une série de lois votées par le parlement anglais (1673), dont l'une d'elle interdisait la pratique du catholicisme romain à tout individu étant à l'emploi de la couronne. Étant lui-même un fervent catholique, le duc d'York dut donc démissionner de son poste dans la marine anglaise. E. H. Jenkins. *op.cit.*, p. 65.

Véritable décapitation de la flotte coalisée, cette situation ne pouvait donc qu'engendrer de grandes difficultés au sein de l'alliance anglo-française, tel que Colbert le sous-entendait dans une lettre datée du 15 février 1673 et adressée à son frère cadet, le marquis de Croissy, alors ambassadeur à Londres :

La résolution que le roy d'Angleterre a prise de retenir M. le duc d'York auprès de luy, et de donner le commandement des flottes à M. le prince Robert (Rupert)⁶¹, a fait un peu de peine au Roy, parce que Sa Majesté peut difficilement se persuader que M. le prince Robert (Rupert) ayt la mesme application, la mesme bonne volonté et la mesme autorité qu'avoit M. le duc d'York pour maintenir la bonne intelligence entre les François et les Anglois [...] À l'égard du sieur Duquesne, comme c'est l'homme du royaume qui entend le mieux la navigation. Sa Majesté avoit résolu de s'en servir : mais, comme elle désire complaire en toutes choses audit roy, elle a résolu de faire passer le marquis de Martel de Levant en Ponant pour le mettre à la place dudit sieur Duquesne ⁶².

Pour tenter de parer à tous ces éventuels problèmes du mieux qu'ils le pouvaient, Colbert et Seignelay n'eurent guère d'autre choix que d'attribuer aux capitaines d'expérience, c'est-à-dire ceux qui avaient participé et survécu à la bataille de Solebay, le commandement de presque tous les vaisseaux mis en mer pour la campagne de 1673 ⁶³. Dans cette même perspective, c'est de Grancy et des Ardents qui assumeront les lieutenances de l'escadre de d'Estrées, en remplaçant respectivement Martel à l'avant-garde (lui-même remplaçant officiel de Duquesne), dont l'arrivée n'était seulement prévue que pour la mi-juin, ainsi que le défunt des Rabesnières à l'arrière-garde.

⁶¹ Robert de Bavière, dit le prince Rupert (1619-1682). Fils de l'électeur palatin Frédéric V et d'Élisabeth, fille de Jacques Ier d'Angleterre. La raison pour laquelle Colbert le nomme « Robert » et non « Rupert » dans sa correspondance, repose vraisemblablement sur une erreur d'interprétation courante dans les sources françaises de cette époque. Pierre Clément, *Lettres...*, Tome III, 1^{re} partie..., p. 484 ; Voir aussi Emmanuel Fouquet, « Rupert (Robert, comte palatin, dit le Prince) », *Le Dictionnaire Hachette Encyclopédique*, Paris, édition Hachette, 1999, p. 1667.

⁶² Pierre Clément, *Lettres...*, Tome III, 1^{re} partie..., p. 484.

⁶³ Philippe de Villette-Mursay, *op.cit.*, p. 416 et 428-429.

Enfin, du côté anglais, Rupert eut pour seconds Spragge, à l'avant-garde, et d'Ossery, à l'arrière-garde ⁶⁴. Le 26 mai 1673, la jonction des deux escadres alliées se fit près de Portsmouth alors que Ruyter, à la tête de 52 vaisseaux légers, manqua de justesse l'escadre anglaise qu'il voulait intercepter à sa sortie de la Tamise quelques jours auparavant ⁶⁵. La campagne de 1673 était dorénavant ouverte.

Appareillant pour les Provinces-Unies une semaine plus tard, après s'être dûment ravitaillée, la flotte coalisée repéra alors Ruyter et ses seconds, Bankert (avant-garde) et van Tromp (arrière-garde) ⁶⁶, au mouillage à l'ouest des bancs d'Ostende, dans la passe de Schoonevelt. Par pur hasard, l'assaut fut donné par les Anglo-Français le 7 juin, c'est-à-dire exactement un an après Solebay ⁶⁷. Après un bref accrochage, se résumant essentiellement en un combat de ligne sans grande valeur du point de vue tactique ⁶⁸, qui coûta la vie à 600 ou 700 Hollandais ainsi qu'à quelque 600 coalisés (dont environs 300 Français ⁶⁹), Ruyter décida de replier ses forces dans les bancs d'Ostende - réputés pour être peu profonds à maints endroits et donc, particulièrement difficiles à naviguer - qu'il connaissait parfaitement. Galvanisé par cette retraite des Hollandais, le prince de Rupert ordonna donc une poursuite dès le lendemain matin. Toutefois, puisque la majorité des vaisseaux

⁶⁴ E. H. Jenkins, *op.cit.*, p. 65.

⁶⁵ Charles de La Roncière, *Histoire de la marine...*, p. 553-554.

⁶⁶ E. H. Jenkins, *op.cit.*, p. 65.

⁶⁷ Philippe de Villette-Mursay, *op. cit.*, p. 415.

⁶⁸ E. H. Jenkins, *op.cit.*, p. 63.

⁶⁹ Aucun vaisseau ne fut perdu pendant ce combat. Philippe de Villette-Mursay, *op. cit.*, p. 415.

en présence étaient de forts tonnages et qu'aucun capitaine, anglais ou français, ne semblait connaître suffisamment lesdits bancs au point d'en risquer la traversée avec une telle flotte, les coalisées décidèrent alors d'en faire le tour ⁷⁰.

Tout compte fait, la retraite tactique de Ruyter avait fonctionné à merveille, puisqu'elle lui permit de gagner suffisamment de temps sur les coalisés pour effectuer une jonction avec 17 vaisseaux de ligne, fraîchement envoyés par Amsterdam. Après avoir mis six jours pour contourner les bancs d'Ostende, Rupert et d'Estrées se retrouvèrent soudainement face à face avec leur « mangeur de fromage préféré », comme le disait si bien Jean-Baptiste de Valbelle ⁷¹ en se raillant de Michiel de Ruyter, qui les attendait patiemment en un bel après-midi (vers 17h00) du 14 juin, au tournant de la petite île de Walcheren, située à la sortie nord desdits bancs. Seulement celui-ci était maintenant à la tête d'une armada de 68 vaisseaux ⁷² et non plus de 52! Vers 5 heures, les Hollandais ouvrirent le feu ⁷³.

Cependant, puisque la canonnade ne commença que très tardivement dans la journée et qu'il est extrêmement dangereux de manoeuvrer si près des bancs d'Ostende en pleine nuit, pour tout le monde sauf peut-être pour Ruyter et les siens, les Anglo-Français eurent vite fait de quitter le

⁷⁰ Charles de La Roncière, *Histoire de la marine*..., p. 562.

⁷¹ Jean-Baptiste Valbelle (1627-1681), chevalier, commandeur, puis bailli de l'ordre de Malte. Il est fait capitaine de la marine royale en 1666, puis chef d'escadre en 1673. Philippe de Villette-Mursay, *op.cit.*, p. 415 (pour les détails) et p. 448- 449 (pour la biographie de Valbelle).

⁷² Peu de temps après la bataille de Schoonevelt, un vaisseau hollandais avait accidentellement sombré. Daniel Dessert, *La Royale*..., p. 332-333.

⁷³ Charles de La Roncière, *Histoire de la marine*..., p. 563.

champ de bataille avant le coucher du soleil. Victorieux par défaut, Ruyter se retira alors à Amsterdam, tandis que l'équipe Rupert-d'Estrées s'en retourna bredouille à Portsmouth ⁷⁴. Très brève, la bataille de Walcheren n'engendra que peu de pertes en vies humaines ⁷⁵. De plus, comme à Schoonevelt, aucun navire ne fut perdu ⁷⁶. Dans son rapport sur le combat de Walcheren, le vice-amiral d'Estrées dira même que l'affrontement ne fut « qu'une grande escarmouche » ⁷⁷. Malgré tout, Ruyter et les siens avaient une fois de plus réussi à briser le projet de débarquement des coalisés sur les côtes de la Hollande.

Au même moment, un congrès pour la paix en Europe, tenu dans la ville de Cologne, venait tout juste de commencer ⁷⁸. Or, la nouvelle des récents succès de l'amiral Ruyter contre la flotte anglo-française, la résistance acharnée de la ville d'Amsterdam, l'orgueil du prince d'Orange et surtout l'avènement anticipé de la coalition de la « grande alliance de La Haye » ⁷⁹, permirent aux

⁷⁴ *Ibid.*, p. 563-564.

⁷⁵ Malheureusement, aucune information statistique précise n'est connue à ce sujet.

⁷⁶ Daniel Dessert, *op.cit.*, p. 332.

⁷⁷ Charles de La Roncière, *Histoire de la marine...*, p. 563.

⁷⁸ Joël Cornette, *Chronique...*, p. 223.

⁷⁹ La prise de la puissante ville hollandaise de Maastricht par l'armée française, le 29 juin 1673, avait «...semé en Europe la crainte de l'hégémonie de la France...» et, du même coup, précipité la formation de la « grande alliance de La Haye ». Ainsi, cette coalition antifrango-anglaise, regroupant la Hollande, l'Empire, l'Espagne et la Lorraine, fut officialisée le 3 août de cette même année. Jean-Christian Petitfils, *op.cit.*, p. 379. Avec Maastricht, Louvois put sans doute alors montrer à Louis XIV que malgré l'échec de la guerre-éclair, son armée terrestre était encore capable de « prodigieuses conquêtes », contrairement à l'armée navale de Colbert, qui s'était jusqu'alors révélée incapable de battre la flotte hollandaise. Du coup, la rivalité entre les clans Le Tellier et Colbert reprenait en vigueur. François Bluche, *op.cit.*, p. 368-369.

ambassadeurs hollandais de se montrer intransigeants dans les négociations avec la France et ce, malgré la suprématie écrasante des armées du Roi-Soleil sur terre ⁸⁰. C'est d'ailleurs dans ces circonstances alarmantes qu'une dernière tentative fut entreprise par Louis XIV et Charles II, pour soumettre Amsterdam une fois pour toute ; et, conséquemment, pour faire aboutir les pourparlers de Cologne par la signature d'un traité de paix, avant que la guerre ne soit déclarée par les nouveaux alliés de la république de Hollande.

Vers la mi-août, après s'être fait partiellement réparer et réarmer, la flotte anglo-française, stationnée au port de Portsmouth depuis la fin du mois de juin, mit alors le cap sur la Hollande. Cette fois-ci, Rupert et d'Estrées espéraient faire « d'une pierre deux coups » en tentant à la fois d'effectuer le débarquement tant attendu sur les côtes hollandaises, tout en essayant d'intercepter un énorme convoi hollandais provenant des Indes orientales, qui devait rentrer au port d'Amsterdam au cours de la seconde moitié du mois d'août 1673 ⁸¹. Averti de cette double menace, le prince d'Orange n'hésita donc pas un seul instant à envoyer Ruyter et ses lieutenants, Bankert et van Tromp, avec une flotte de 75 vaisseaux de ligne et 43 navires secondaires, pour faire face aux forces coalisées ⁸².

Toutefois, la récente arrivée du lieutenant-général Martel (prenant la place de Grancy à l'avant-garde française) avec 3 vaisseaux, ainsi que la jonction d'une escadre d'appoint de 6

⁸⁰ Charles de La Roncière, *Histoire de la marine...*, p. 564.

⁸¹ Pierre Clément, *Lettres...*, Tome III, 1^{re} partie..., p. 504.

⁸² Philippe de Villotte-Mursay, *op.cit.*, p. 437.

vaisseaux à la flotte anglaise de Rupert, portèrent maintenant les effectifs des coalisés à 30 vaisseaux français et 60 vaisseaux anglais, soit 90! Avec l'appui d'un nombre équivalent de navires secondaires (90), dont près de la moitié étaient des transports de troupes remplis à pleine capacité pour l'invasion⁸³, les Anglo-Français alignaient la plus grande flotte jamais assemblée dans l'Europe du XVII^e siècle à cette date⁸⁴.

C'est ainsi que le 17 août 1673, Ruyter aperçut ses ennemis à l'ancre au large de l'île du Texel, qui guettaient son arrivée ainsi que celle du fameux convoi des Indes. Le mauvais temps retarda néanmoins toute possibilité d'attaque jusqu'au matin du 21 août, où «...une saute de brise donna l'avantage du vent à Ruyter...⁸⁵» qui aussitôt, ordonna le branle-bas de combat. Ayant immédiatement aperçu la manoeuvre d'attaque des Hollandais, Rupert et d'Estrées, qui étaient stationnés à une lieue et demie de la flotte de Ruyter depuis près de quatre jours, eurent alors le temps de mettre en branle leurs escadres selon la tactique suivante : les divisions de Rupert et de Spragge devront tenir leurs positions et faire face à l'ensemble des bâtiments de guerre hollandais suffisamment longtemps pour que toute la flotte française, accompagnée de l'arrière-garde de la flotte anglaise, puisse manoeuvrer sous le vent afin de contourner la flotte ennemie pour tenter de la prendre en tenaille⁸⁶.

⁸³ *Ibid.*

⁸⁴ Malheureusement, l'information sur les équipages et armements des forces navales ci-haut mentionnées semble être inexistante. Nous savons cependant que les Hollandais disposaient d'une force de 20 376 hommes, mais nous ignorons toutes les statistiques du côté des Anglo-Français. *Ibid.*, p. 92 et 437.

⁸⁵ Charles de La Roncière, *Histoire de la marine...*, p. 566-567.

⁸⁶ E. H. Jenkins, *op.cit.*, p. 66.

Malgré cet ingénieux plan du prince de Rupert, le cours de cette bataille, qui avait commencé à 8 heures du matin, n'y eut que peu de ressemblance. En fait, les mésententes entre Rupert et Spragge, qui avaient fait échouer leur tentative de former un front commun suffisamment solide pour contenir toute la flotte de Ruyter, ainsi que les disputes entre d'Estrées et Martel, qui ont considérablement retardé l'accomplissement de la manoeuvre ordonnée par Rupert, avaient séparé les Anglais des Français pendant une bonne partie de la bataille. Inévitablement, cette situation permit alors aux capitaines hollandais, disciplinés et unis sous l'autorité du « grand Ruyter », de saisir ce *momentum* pour lancer une attaque en force contre l'escadre anglaise, tandis que l'escadre française était encore en train de manoeuvrer à distance ⁸⁷! À la recherche du meilleur vent possible, comme à Solebay, d'Estrées ne put donc intervenir auprès de ses alliés anglais que vers midi. Une fois de plus, Ruyter parvint à intercepter et tenir les Français à distance en envoyant l'avant-garde de Bankert à leur rencontre, pendant que lui-même continuait de s'occuper de Rupert ⁸⁸. Vers 5 heures de l'après-midi cependant, Ruyter et les siens profitèrent d'un moment de relâche parmi les rangs ennemis pour se retirer dans un secteur peu profond de l'extrémité est de l'île du Texel (les bancs de Wadden), où personne n'osa le poursuivre, de peur de s'y échouer.⁸⁹

Considérée comme un match nul du point de vue tactique, puisque le nombre de navires et la puissance de feu des coalisés avaient quand même fini par équilibrer le cours des événements, la

⁸⁷ *Ibid.*, p. 67.

⁸⁸ Philippe de Villette-Mursay, *op.cit.*, p. 437.

⁸⁹ Charles de La Roncière, *Histoire de la marine...*, p. 570.

bataille du Texel ⁹⁰ avait pourtant mis si mal en point l'esprit de la coalition anglo-française, que toute tentative de capture du convoi des Indes orientales et d'invasion maritime de la Hollande demeura désormais et pour toujours, hors de question ⁹¹.

« L'après Texel » : le premier grand tournant de la guerre navale

« La querelle qui avait fait rage après la bataille de Solebay ne fut qu'une simple brise comparée à l'ouragan qu'engendra celle du Texel ⁹² ». À la cour de France, Colbert dut même tenter de dissimuler l'ampleur de cette mésaventure, pour éviter toute possibilité que la marine de guerre française ne tombe dans le discrédit complet. Ainsi, dans une lettre datée du 30 août 1673 et adressée au vice-amiral d'Estrées, le ministre s'exprime dans ces termes :

J'ai reçu la relation du combat... [et] je vous diray seulement que je l'ay trouvée si modeste que je ne peux pas m'empescher de vous dire qu'il vaudroit quasy mieux que vous n'en envoyassiez point au Roy... Je ne puis m'empescher de vous dire qu'il est absolument nécessaire que vous changiez de style, parce que celui dont vous vous servez diminue extraordinairement et anéantit presque ce que vous avez faites. Il est fort louable que vous soyez modeste à vostre égard, mais vostre modestie ne doit point s'estendre sur les armes du roy...⁹³

⁹⁰ Aucun vaisseau ne fut perdu au cours de cet affrontement. (Daniel Dessert, *La Royale...*, p. 332). Toutefois, les pertes humaines totales, sans doute très élevées, ne sont pas connues avec précision. En fait, tout ce que nous savons à ce sujet réside en un simple témoignage du chevalier de Valbelle, présent à ladite bataille et stipulant que « ...la mer était couverte de corps ». Ces propos de Valbelle furent cités par Charles de La Roncière, *Histoire de la marine...*, p. 572.

⁹¹ E. H. Jenkins, *op.cit.*, p. 67.

⁹² *Ibid.*

⁹³ Pierre Clément, *Lettres...*, Tome III, 1^{re} partie..., p. 504.

L'embarras de Colbert est ici bien visible face aux fâcheuses conséquences de la bataille du Texel, cette troisième vaine tentative de débarquement maritime entreprise contre la république de Hollande. Toutefois, le ministre ne s'arrête pas à cette « mise en scène » ordonnée au vice-amiral d'Estrées. En fait, Colbert va jusqu'à ordonner que la flotte française demeure en mer durant tout le mois de septembre, afin «...[d']empescher que les Hollandois n'ayent l'avantage de dire qu'ils ont gagné le combat...⁹⁴».

Cette prudence, d'apparence excessive, était cependant bien justifiée puisque, dès la fin du mois d'août, «...les hollandais publiaient partout qu'ils avaient battu les flottes royales (de France et d'Angleterre), avec un entier avantage...», souligna Seignelay dans une lettre au comte d'Estrées, datée du 9 septembre ⁹⁵. Dans toute cette frénésie, les « têtes » commencèrent alors à tomber. D'abord Rupert, que d'Estrées accusa de flagrante incompétence, et ensuite Martel, que d'Estrées accusa d'insubordination et de divulgation de fausses informations sur son compte. Ici, il semblerait que le leadership du vice-amiral fut sévèrement critiqué dans un rapport diffamatoire que le marquis de Martel osa émettre à son sujet ⁹⁶. D'ailleurs ce document fit un tel bruit en France que toute la cour de Charles II finit par être au courant de l'affaire. L'intouchable vice-amiral d'Estrées ne s'en tirera donc pas si facilement cette fois-ci ⁹⁷.

⁹⁴ *Ibid.*, p. 505.

⁹⁵ Charles de La Roncière, *Histoire de la marine...*, p. 573.

⁹⁶ *Ibid.*, p. 574-575.

⁹⁷ Les raisons qui expliquent pourquoi le vice-amiral d'Estrées fut constamment protégé par Louis XIV, malgré les succès mitigés des campagnes navales de 1672 et de 1673 demeurent, semble-t-il, incertaines à ce jour. Cependant, il semble que l'influence de ce personnage à la cour de France aurait joué un rôle important dans sa survie politique. Sur ce, n'oublions pas que la famille d'Estrées était,

Du coup, Rupert se servit de cette preuve de l'inaptitude de d'Estrées à commander la flotte française pour regagner son honneur et son poste à la tête de la marine de guerre anglaise ⁹⁸, Martel fut ensuite embastillé sur l'ordre du roi afin de sauver ce qui restait de la réputation de d'Estrées ⁹⁹ et Duquesne sortit finalement de sa disgrâce pour reprendre le commandement de la flotte du Levant, à la demande personnelle de Louis XIV ¹⁰⁰. Déjà fortement critiqué par les nobles et les parlementaires pour son alliance avec le roi de France et pour sa persistance à vouloir soumettre les Hollandais, au prix de sérieux reculs au niveau du commerce maritime, Charles II d'Angleterre se trouvait alors plongé dans une difficile impasse politique avec le scandale du Texel. Pour ce monarque, la situation était la suivante : s'il choisit de maintenir son alliance avec le Roi-Soleil, il risquera peut-être de son perdre son trône ; s'il choisit de rompre avec le Roi-Soleil, il préservera son trône et regagnera la faveur des nobles, des parlementaires et de son peuple ¹⁰¹.

depuis l'époque de Gabrielle d'Estrées, maîtresse d'Henri IV, très proche de la famille royale. Malgré cela, Colbert et le roi de France prirent bonne note de la performance douteuse du vice-amiral du Ponant. À partir de la bataille du Texel, rares sont les occasions où Jean d'Estrées sera placé à la tête d'opérations militaires d'importance. Auguste Jal, « Estrées (Jean d') », *Dictionnaire critique...*, p. 547 et Philippe de Vilette-Mursay, *op.cit.*, p. 320-321.

⁹⁸ Dans une lettre du 9 septembre 1673, adressée au marquis de Croissy, ambassadeur à Londres, Colbert s'exprime en ces termes pour dire ce qu'il pense des propos que Rupert exprima contre le haut commandement de la flotte française : «...je vous diray que, si les relations de M. le prince Robert (Rupert) sont désavantageuses aux François, celles des François luy rendent bien le change ». De plus, cette correspondance prouve clairement que la mésentente « *post-Texel* » entre la France et l'Angleterre s'étendait bien au-delà des commandements maritimes de ces deux royaumes. Pierre Clément, *Lettres...*, Tome III, 1^{re} partie..., p. 507 et *Ibid.*, p. 575.

⁹⁹ À cet effet, voici la raison officielle qui fut mise de l'avant pour justifier la mise au cachot de Martel : «...Le dernier d'octobre, on mit à la Bastille Martel, lieutenant général à la mer, pour s'être brouillé avec le comte d'Estrées, vice-amiral, et par là avoir été la cause qu'on n'avoit pas absolument battu les Hollandois...». Pierre Clément, *Lettres...*, Tome III, 1^{re} partie..., p. 509.

¹⁰⁰ Philippe de Vilette-Mursay, *op.cit.*, p. 312.

¹⁰¹ Jean-Christian Petitfils, *op.cit.*, p. 380.

Or le malaise devint tel à la cour d'Angleterre, pendant l'automne 1673, que l'alliance militaire entre Louis XIV et Charles II finie par être rompue, au profit de la signature d'un traité de paix séparé entre l'Angleterre et la Hollande, officialisé à Westminster le 19 février 1674 ¹⁰². Le coup fut certes très dur pour Louis XIV ¹⁰³, mais il le fut encore bien plus pour la suite des opérations maritimes contre la Hollande. Néanmoins, le pire était encore à venir: puisque la défection anglaise entraîna bientôt dans son sillage l'effondrement du « château de carte » diplomatique français, orchestré avec tant d'ardeur par feu Hugues de Lionne.

Ainsi, peu de temps après la rupture de l'alliance anglo-française, «...les petits clients d'outre-Rhin renâclaient : Paderborn, Neubourg, Osnabruck et l'électeur Palatin se plaignaient de ne pas recevoir [suffisamment] de pensions... [etc.] ¹⁰⁴». En mars 1674, le Palatinat abandonnera même sa neutralité avec la France pour aller renforcer les rangs de la grande alliance de la Haye, mobilisée contre Louis XIV. Les électeurs de Cologne et du Brandebourg, ainsi que l'évêque de Munster, ne tarderont d'ailleurs pas à suivre cet exemple quelques semaines plus tard ¹⁰⁵. Bref, non

¹⁰² Charles de La Roncière, *Histoire de la marine...*, p. 576-577.

¹⁰³ Quelques années auparavant (1668), Charles II d'Angleterre, qui entrevoyait déjà quelques difficultés à une éventuelle alliance avec la France, aurait voulu prévenir Louis XIV en lui disant ceci : « Le premier empêchement à une [telle] alliance... est le grand soin qu'on se donne maintenant en France pour se créer un commerce et peut-être une puissance maritime importante. C'est un si grand sujet d'ombrage pour nous, qui ne pouvons avoir d'importance que par notre commerce et nos forces de mer, que chaque pas que fera la France dans cette direction perpétuera la jalousie entre les deux nations ». Le 19 février 1674, il semble alors bien clair que le roi de France et Colbert avaient bien mal évalué la portée des paroles du monarque anglais, prononcées six ans plus tôt. Philippe Masson, *op.cit.*, p. 104 (Ici, Masson cite les paroles de Charles II - source non mentionnée).

¹⁰⁴ Jean-Christian Petitfils, *op.cit.*, p. 380.

¹⁰⁵ *Ibid.*

seulement la France se retrouvait maintenant isolée par cette grande coalition contre elle, mais sa marine était désormais complètement seule face à l'implacable Ruyter... à l'aube de la campagne de 1674.

Stratégiquement parlant, Ruyter avait donc gagné sur toute la ligne. Afin de sauver sa patrie de la menace d'invasion maritime anglo-française, le « mangeur de fromage préféré » du chevalier de Valbelle était parvenu à combiner les avantages de sa flotte de vaisseaux légers avec ceux que lui offraient les eaux peu profondes de la Hollande, aussi bien qu'il sut profiter des faiblesses de ses ennemis. Cependant, les Colbert n'avaient pas dit leurs derniers mots. Tandis que la fulgurante capture de la ville-forteresse de Maastricht avait été en mesure de rehausser le prestige des forces terrestres, et donc celle du clan des Le Tellier (qui avait vraisemblablement été amoindri depuis l'ouverture des écluses de Muiden) ; le « match nul » du Texel força Colbert et son fils à revenir sur le chemin de la réforme, pour trouver un moyen d'améliorer la performance de la flotte de guerre du Roi-Soleil avant qu'elle ne tombe dans le discrédit.

Face à cette situation accablante, seule une grande flotte de guerre, dotée de bâtiments bien construits, bien équipés, bien armés et bien commandés, pourrait vraisemblablement être en mesure de triompher, pensaient les Colbert. Or, que les plus grands défauts de la marine de guerre française lors des campagnes de 1672 et 1673 furent l'incompatibilité de son commandement avec le commandement anglais, ainsi que la difficulté à exécuter des manoeuvres en eaux peu profondes (à cause du fort tirant d'eau de la plupart de ses bâtiments), est indéniable ; autant que sa plus grande qualité reposait essentiellement sur l'importance de l'artillerie, et donc des canonniers, dont elle

disposait ¹⁰⁶. Mais en bout de ligne, il est clair que les avantages ne surent pas contrebalancer les accablants désavantages de cette flotte lors des récentes campagnes.

Voilà pourquoi Colbert et Seignelay, maintenant bien conscients des principaux problèmes de la marine de guerre du Roi-Soleil, combinèrent leurs efforts ¹⁰⁷ pour entreprendre quelques ajustements à l'actuel programme maritime (datant de la grande réforme de 1669), dans l'espoir de consolider les avantages et d'atténuer le plus possible les défauts de la marine militaire. Désireux de conserver une grande et puissante flotte de guerre afin d'assurer la gloire de la France sur les mers, le Roi-Soleil donna donc son plein consentement à ce nouveau projet de réforme du ministère de la Marine ¹⁰⁸.

¹⁰⁶ Étienne Taillemite, *L'histoire ignorée de la marine française*, Paris, Perrin, 1988, p. 115.

¹⁰⁷ Pierre Clément, *Lettres.... Tome III, I^{re} partie...*, p. 118.

¹⁰⁸ La rumeur qui veut que Louis XIV n'ait jamais eu que peu d'intérêt pour les choses de la mer est aujourd'hui absolument impensable. En fait, l'existence de cet instrument de puissance royale n'était évidemment pas due au hasard, et encore moins à l'unique volonté du clan des Colbert. Étienne Taillemite, « Louis XIV fut-il le roi de la mer? », *Cols Bleus*, no 2083 (16 juin 1990), p. 10.

La révision du programme naval (1673-1674)

De l'été 1673 à l'automne 1674, la correspondance entre Colbert et son fils fut donc truffée d'innombrables mémoires et de lettres gravitant essentiellement autour de trois principaux projets de réajustements du programme de la force navale française, dont l'essentiel consistait en l'établissement de nouvelles règles pour consolider le système de recrutement, améliorer la construction navale, ainsi que la gestion des arsenaux de la marine. Depuis son avènement au service de la marine en 1670, jamais le fils de Colbert n'avait secondé son père sur d'aussi importants projets que ceux-ci. Malgré une pression paternelle omniprésente et parfois même oppressive, c'est avec beaucoup de talent et une rare intelligence que le jeune marquis, alors seulement âgé de 22 ans, s'acquitta de ces difficiles besognes. D'ailleurs, la réputation des armées navales du roi, la survivance de Seignelay à la position de ministre de la Marine et peut-être même l'avenir de son propre clan en dépendaient.

L'édit maritime pour l'enrôlement des matelots

Même si seulement une trentaine de vaisseaux et quelques dizaines de navires secondaires avaient reçu des armements et des équipages complets lors des campagnes de 1672 et 1673, le recrutement maritime s'était fait non sans quelques difficultés. Ainsi, Colbert et Seignelay durent rapidement se rendre à l'évidence que le système d'enrôlement par classes, dont l'implantation se poursuivait progressivement dans les provinces côtières de France depuis l'ordonnance du 4

septembre 1669 ¹⁰⁹, ne serait inéluctablement pas en mesure de répondre à une demande plus importante en terme d'équipage, tel que pour l'envoi en guerre d'une flotte de 70 ou 80 vaisseaux de ligne par exemple ¹¹⁰. De surcroît, le simple fait que la flotte de Colbert ait été composée à majorité de grands vaisseaux de ligne (les 1^e, 2^e et 3^e rangs), nécessitant donc de grands équipages, n'avantageait guère cette situation. Enfin, puisque les cas d'évasion du système des classes étaient innombrables et que «...de l'enrôlement des matelots... dépend toute la seureté des armemens, des escadres et des vaisseaux du roy ¹¹¹», le ministre de la Marine se devait donc de tenter de modifier une fois de plus le recrutement dans les provinces maritimes de France, afin d'en améliorer l'efficacité.

C'est ainsi que durant l'été 1673, les Colbert s'employèrent à perfectionner le *Règlement maritime pour l'enrôlement des matelots* de septembre 1669. À la demande de son père, Seignelay entreprit alors de rassembler, puis ensuite d'étudier les plus importants rapports et mémoires qui furent rédigés pour le compte de la marine sur le recrutement maritime au cours des quatre années précédentes, de la côte du Ponant à celle du Levant ¹¹². Une fois cette tâche accomplie, Colbert et son fils choisirent ensuite la Provence, là où l'actuel système des classes semblait le mieux

¹⁰⁹ Au sujet de l'ordonnance du 4 septembre 1669, veuillez consulter la section portant sur la grande réforme de 1669 dans le premier chapitre de cette thèse.

¹¹⁰ Daniel Dessert, *La Royale...*, p. 280.

¹¹¹ Pierre Clément, *Lettres..., Tome III, I^{re} partie...*, p. 118.

¹¹² *Ibid.*

fonctionner dans tout le royaume, comme « province modèle » pour les guider dans leur travail de réforme ¹¹³.

En analysant ce modèle, quelques déficiences au niveau de l'autorité provinciale sur le recrutement maritime furent recensés et deux importantes corrections, enregistrées dans l'Édit d'août 1673 ¹¹⁴ pour l'enrôlement des matelots dans les provinces maritimes, s'en suivirent. Tout d'abord, Seignelay entreprit de centraliser plus efficacement l'autorité du ministre de la Marine en province, en transférant entièrement le pouvoir de 'supervision sur les commissariats à l'enrôlement maritime', alors détenu par les intendants provinciaux (voir chapitre I, note 137), dans le mandat des intendants portuaires. Du coup, ces commissariats, chapeautés eux-mêmes par des commissaires généraux, se retrouvaient sous la coupe d'un agent relevant expressément du ministre de la Marine et non plus du ministère de la Maison du roi, comme l'étaient les intendants de provinces ¹¹⁵. Toujours dans cette même tendance centralisatrice, le nombre de commissaires à l'enrôlement fut ajusté de façon à ce que chaque bâtiment, de la barque longue au vaisseau de premier rang, ait son propre commissaire qui lui soit attaché en permanence. De cette manière, aucun équipage ne serait jamais plus négligé en cas de besoin ¹¹⁶.

¹¹³ *Ibid.*, p. 120.

¹¹⁴ Malheureusement la datation exacte de cet Édit n'est pas connue. *Ibid.*, p. 122.

¹¹⁵ *Ibid.*, p. 120-121. Puisque Colbert occupait aussi la fonction de ministre de la Maison du roi (voir chapitre I), ce transfert de pouvoir dut vraisemblablement se faire sans aucune difficulté.

¹¹⁶ *Ibid.*, p. 121.

Finalement, «...pour faire réussir ces mesures qui ont été prises... il [faudra d'abord] empêcher les désertions ¹¹⁷», tel que le suggérait Colbert à son fils dans sa correspondance. Les déserteurs, au sens large du terme, étaient en fait tous les récalcitrants du système des classes, tel qu'il avait été défini à l'origine dans l'ordonnance du 4 septembre 1669. Un véritable fléau pour le recrutement maritime partout en France, le phénomène de la désertion devait donc être contré à tout prix. À la demande de Colbert, Seignelay entreprit alors de mettre sur pied une série d'importantes résolutions pour dissuader les déserteurs, connues sous le nom de *règles pour l'inscription maritime* ; dont voici un résumé de l'essentiel de leur contenu :

...que les matelots de la classe de service soyent payés de la demy-solde à terre, parce qu'il ne seroit pas juste de les punir s'ils n'avoient leur vie assurée dans l'année de leur engagement... [qu'ils servent ou non]. ...que leur appel soit constant et bien justifié par les commissaires, [car] la publication des rôles [des recrues] dans les paroisses est longue et difficile ...qu'il soit bien justifié quand ils (les matelots) ne se sont point rendus à l'embarquement... [sinon], que l'instruction [de leur] procès soit fait ¹¹⁸.

Une fois implantée dans toutes les provinces maritimes de France, l'inscription maritime eut de bons résultats et, accompagnée du remaniement des commissariats au recrutement, elle revigora l'intérêt de la population côtière en général pour la marine du Roi-Soleil. Grâce à toutes ces nouvelles mesures dans le système des classes, les fuyards dudit système furent beaucoup plus rares et l'enrôlement se fit plus promptement en cas de nécessités militaires. Néanmoins, jamais les difficultés liées à ce domaine ne seront complètement éliminées, et ce malgré tous les efforts mis

¹¹⁷ *Ibid.*

¹¹⁸ *Ibid.*, p. 121-122.

de l'avant par Colbert, Seignelay et tous les autres ministres de la Marine qui leur succéderont pendant l'ancien régime ¹¹⁹.

Le règlement sur les constructions navales

Tout en s'occupant à réformer le recrutement dans les provinces maritimes, Seignelay seconda aussi son père au niveau d'un travail non moins ardu, c'est-à-dire la révision des méthodes de construction maritime dans les chantiers navals de France. Ainsi, tel que mentionné à la fin du chapitre précédent, Colbert avait mis sur pied, suite aux voyages d'investigations effectués surtout en Italie, en Angleterre et en Hollande par des agents au services de la marine, une série de réglementations visant à uniformiser petit à petit les techniques de construction de bâtiments maritimes dans les ports du royaume ¹²⁰. Or, une fois la campagne de 1672 terminée et celle de 1673 engagée, le ministre de la Marine eut une idée beaucoup plus nette de la performance générale des bâtiments de guerre dans la flotte française, qu'il jugeait décevante ¹²¹. Il chargea alors son fils de rassembler toute la documentation relative à la construction maritime écrite au cours des douze dernières années, afin d'en étudier l'état et de mettre sur pied un règlement, portant sur

¹¹⁹ Étienne Taillemite, « Les problèmes de la marine de guerre au XVII^e siècle », *XVII^e siècle*, no 86-87 (1970), p. 28-29.

¹²⁰ Pour de plus amples détails à ce sujet, veuillez consulter la section intitulée : *Préparatifs de la guerre contre les Hollandais*, dans le premier chapitre de cette thèse.

¹²¹ Daniel Dessert, *La Royale...*, p. 145.

l'amélioration et la standardisation de la construction maritime, qui pourrait être introduit à la grandeur du royaume.

Tout comme l'édit du mois d'août 1673 sur le recrutement des marins, le règlement du 13 septembre 1673 sur les constructions navales utilise le modèle de la Provence, qui s'imposa une fois de plus comme le meilleur de France. D'ailleurs, après avoir demandé à Seignelay de faire une analyse exhaustive des *techniques et procédures de construction* des maîtres charpentiers du royaume, Colbert tira les conclusions suivantes sur l'état de la construction maritime :

[Puisque] ...les charpentiers de Levant sont beaucoup plus habiles que ceux de Ponant... Qu'il est beaucoup plus facile de bastir et d'achever les vaisseaux en Levant qu'en Ponant, par la différence des marées qui incommode fort en Ponant... ce qui n'arrive point en Levant... et [que] par la différence du climat, le mauvais temps fait perdre beaucoup de jours des mois de décembre, janvier et février, ce qui n'arrive pas en Levant, ...il faut donc conclure qu'il vaut beaucoup mieux bastir à Toulon que dans les ports de Ponant...¹²²

À en croire ce rapport, c'est donc en concentrant l'effort de construction navale sur les chantiers du Levant que le ministère de la Marine pourrait alors assurer la construction de bâtiments de qualité et donc, assurer une standardisation mieux réglée parmi les différents types de navires construits ¹²³ ; conclusion que Seignelay approuva d'ailleurs entièrement ¹²⁴. Il fallut tout de même garder les maîtres charpentiers du Ponant en activité pour éviter le dépérissement des chantiers de

¹²² Pierre Clément, *Lettres..., Tome III, I^{re} partie...*, p. 134.

¹²³ Certainement mieux réglée à l'avenir, la standardisation des navires n'en demeurera pas moins imparfaite et ce, malgré toutes les précautions prises par Colbert, Seignelay et leurs successeurs. Jean Meyer, *Colbert*, Paris, Hachette, 1981, p. 273-274.

¹²⁴ Pierre Clément, *Lettres..., Tome III, I^{re} partie...*, p. 135.

construction « flambants neufs », tel que ceux des ports de Brest et de Rochefort par exemple. C'est ainsi que Colbert ordonna que désormais, «...trois vaisseaux en deux ans en chacun port (Brest et Rochefort) seront construits...¹²⁵».

Ensuite, pour s'assurer que les maîtres charpentiers de France suivent tous les mêmes règles de constructions, Colbert pria son fils d'élaborer une clause dans le règlement du 13 septembre 1673, afin qu'un « conseil de construction » soit établi dans chaque grand port du royaume. Le rôle de ce conseil sera d'examiner les navires fraîchement sortis des chantiers de construction, pour s'assurer que leurs proportions et leurs capacités d'armements reflètent bien les normes établies par le ministère de la Marine, du vaisseau de 1^{er} rang à la barque longue¹²⁶. Chapeauté par un commissaire général de construction répondant directement à l'intendant du port, ledit conseil fut aussi secondé par des inspecteurs de la construction navale, dont la tâche semble essentiellement avoir été d'instruire les maîtres charpentiers sur toutes les règles à suivre en cette matière : lesquelles étaient délimitées très précisément pour chaque type de bâtiments.

Malgré une amélioration certaine de la qualité générale des bâtiments de la flotte de guerre française suite à l'implantation de ces règles sur la standardisation, Colbert et Seignelay savaient bien que cela ne suffirait probablement pas à assurer une supériorité technique des bâtiments de la flotte de France par rapport à ceux de la marine de guerre hollandaise, dont la mobilité demeurait

¹²⁵ *Ibid.* Vraisemblablement, ce rythme de construction servira aussi à assurer un constant renouvellement de la flotte du Ponant (*i.e.* remplacement des vaisseaux de moins bonne qualité, *etc.*).

¹²⁶ Lambert de Sainte-Croix, *Essai sur l'histoire de l'administration de la Marine de France : 1689-1792*, Paris, Calmann Levy, 1892, p. 80.

jusqu'à présent inégalée. Or, il fallait à tout prix trouver un moyen de perfectionner la technologie maritime française, alors plus ou moins bien copiée sur celle des Anglais mais inférieure à celle des Hollandais, afin que les navires du Roi Soleil soient en mesure d'égaliser ou peut-être même de supplanter ceux de la république de Hollande à ce niveau ¹²⁷.

Les relations de combats enregistrées au ministère de la Marine, au cours des campagnes de 1672 et 1673, vantent toutes les grandes qualités de manoeuvrabilité des bâtiments de guerre de la république de Hollande, surtout réputés pour leur rapide vitesse de déplacement et leur faible tirant d'eau. Cependant, ni Louis XIV, ni Colbert et ni Seignelay ne désiraient perdre l'avantage que les grands vaisseaux de ligne, fer de lance de la flotte française, apportaient à la marine en matière de puissance de feu, au profit d'une nouvelle flotte de vaisseaux plus légers et donc, plus manoeuvrables ¹²⁸. C'est alors que Seignelay, sous l'impulsion de son père et bénéficiant des judicieux conseils de quelques maîtres charpentiers anglais, réussit à faire autoriser par le roi un nouveau principe de construction navale qui promettait d'améliorer nettement la performance des bâtiments de la flotte de guerre dans les années à venir.

¹²⁷ Jean Meyer, *Colbert...*, p. 286.

¹²⁸ L'effort de guerre en matière de création de pièces d'artillerie pour la marine française au cours des campagnes de 1672 et 1673, a augmenté très considérablement en comparaison à la période d'avant-guerre. D'un total de 5090 pièces de canons disponibles en 1671, l'artillerie navale française passa à 6273 pièce à la fin de l'année 1673, ce qui la rendit probablement équivalente à celle d'Angleterre. Jean Peter, *L'artillerie et les fonderies de la Marine sous Louis XIV*, Paris, Institut de stratégie comparée/Économica, 1995, p. 23.

En empruntant une nouvelle méthode anglaise ¹²⁹ consistant essentiellement à greffer sur les vaisseaux de haut rang (*i.e.* les 1^{er}, 2^e et 3^e rangs) des qualités de manoeuvrabilité proches, mais non pas équivalentes, de celles des vaisseaux hollandais, et ce sans nuire à la capacité d'emport de pièces d'artillerie de la flotte, Seignelay venait tout simplement de révolutionner la construction navale en France ¹³⁰. Cette nouveauté, intégrée au règlement du 13 septembre 1673 et basée essentiellement sur les recherches que le fils de Colbert et de nombreux autres agents avaient faites au cours des dernières années lors de missions d'« espionnage industriel » en Angleterre, mais aussi en Italie et en Hollande, se résume essentiellement au concept technique qui suit : «...il [faudra] faire bâtir..., en observant qu'il faut obliger les maîtres charpentiers à allonger leurs vaisseaux, et les rendent plus plats de varangues... ¹³¹».

Tout en octroyant une plus grande vitesse de déplacement aux vaisseaux, ainsi qu'une possibilité d'emport de pièces d'artillerie équivalente à celle d'autrefois, grâce à l'allongement de la coques de ces bâtiments, ce nouveau concept de construction permettait aussi de réduire quelque peu le tirant d'eau des navires, en exigeant simplement que leur varangues soient conçues de façon

¹²⁹ Quelques mois avant le règlement du 13 septembre 1673, Seignelay note dans un mémoire adressé à son père (le 9 décembre 1672), que la marine anglaise, forte de nombreuses expériences militaires contre la marine hollandaise dans le passé et misant elle aussi sur une flotte majoritairement composée de vaisseaux de haut rang, était en train de développer de nouvelles méthodes de constructions pour améliorer la vitesse de déplacement et la manoeuvrabilité des bâtiments en mer. En conclusion à ce mémoire, Seignelay suggère alors qu'il faudra bientôt instruire les maîtres charpentiers de France à imiter et peut-être même améliorer ces techniques employées par leurs homologues d'Angleterre. *Id.*, *Le port et l'arsenal de Toulon sous Louis XIV*, Paris, Institut de stratégie comparée/Économica, 1995, p. 82-84.

¹³⁰ Pierre Clément, *Lettres..., Tome III, 1^{re} partie...*, p. 135.

¹³¹ *Ibid.*

un peu plus courte - et cela, sans toutefois que ces mêmes bâtiments soient nécessairement de classe légère, comme l'étaient alors les vaisseaux hollandais à faible tirant ¹³².

Une fois que toutes ces règles de constructions maritimes seront bien implantées dans les chantiers navals de France, la qualité des vaisseaux de la marine de guerre du Roi-Soleil s'en trouvera d'ailleurs considérablement améliorée, voire même supérieure à celles des Hollandais et même des Anglais ¹³³.

Finalement, bien que les maîtres charpentiers de Toulon prirent en main la majorité des contrats pour le ministère de la Marine, et ce dès l'entrée en vigueur du règlement du 13 septembre 1673, et que les conseils de construction furent rapidement organisés dans les ports, il fallut néanmoins une bonne quinzaine d'années pour que la flotte de guerre française soit entièrement renouvelée ¹³⁴ selon ces nouvelles normes de construction maritime ¹³⁵.

¹³² Certes les Hollandais disposaient d'un certain nombre de vaisseaux de haut rang, mais presque tous étaient stationnés dans les ports de Flessingue et de Middelbourg, en Zélande. «...à cause de la bonté des rades...[et parce que] ...la mer laissait jusqu'à quatorze pieds d'eau à marée basse». En fait, les grands vaisseaux hollandais se retrouvaient rarement engagés dans les eaux basses de la république de Hollande, de peur de s'échouer. C'est pourquoi la Hollande faisait plus régulièrement usage de ses vaisseaux de faibles rangs. *Ibid.*, p. 304.

¹³³ Un simple regard sur la bataille de Béveziers (10 juillet 1690), là où la marine de guerre française écrasa la flotte anglo-hollandaise combinée, suffit pour prouver que la supériorité de la technologie navale française était bel et bien réelle au début de la guerre de la Ligue d'Augsbourg - conséquence sans doute directe du règlement du 13 septembre 1673. Jean Meyer, *Béveziers (1690) : la France prend la maîtrise de la Manche*, Paris, Économica, 1993, p. 20-21.

¹³⁴ Daniel Dessert, *La Royale...*, p. 145-146.

¹³⁵ Pour constater les différentes dimensions autorisées par rangs pour les vaisseaux de la flotte de guerre française dans le règlement du 13 septembre 1673, veuillez vous référer à Daniel Dessert, *La Royale...*, p. 138.

Le règlement pour la police générale des arsenaux de la marine

Dans une conjoncture tout aussi centralisatrice que les règlements sur l'enrôlement et la construction navale, Colbert entreprit ensuite de réajuster la gestion des arsenaux afin d'en faire un élément central et véritable de l'autorité royale - et donc ministérielle par extension - dans les ports de guerre du royaume. Jusqu'alors contrôlé conjointement par un chef civil (l'intendant de port) et un chef militaire (le chef d'escadre), comme c'était le cas en Angleterre, l'arsenal, ce « coeur » de la flotte de guerre, se devait d'avoir une autorité unique bien définie afin de refléter plus promptement et efficacement la volonté du roi de France, et donc nécessairement celle du ministère de la Marine ¹³⁶. Le fait est que la juridiction de l'intendant de port et du chef d'escadre dans l'arsenal variait de port en port, ce qui, conséquemment, augmentait considérablement le risque de conflits entre les autorités civiles et militaires en ces lieux. Bref, comme d'Estrées et les siens en avaient été témoins lors de l'épisode du ravitaillement de l'escadre du duc d'York à Portsmouth en mai 1672, ce risque était trop important et Colbert décida aussitôt de mettre fin à l'existence de cette double structure administrative ¹³⁷.

C'est donc dans ces circonstances que le ministre de la Marine et son fils mirent en oeuvre un nouveau règlement, qui posa les bases d'une réorganisation générale de l'administration des arsenaux de tous les ports de guerre du royaume et ce, en faveur de l'autorité civile. Tout d'abord Colbert chargea son fils, dès la fin de l'année 1673, de faire la tournée des arsenaux maritimes du

¹³⁶ Lambert de Sainte-Croix, *op.cit.*, p. 64.

¹³⁷ *Ibid.*, p. 65.

royaume - Dunkerque, Le Havre, Brest, Lorient, Rochefort, Marseille et Toulon - afin de consulter les intendants portuaires, les commissaires et les officiers généraux sur le problème ¹³⁸. Une fois son enquête dûment complétée, Seignelay revint auprès de son père afin de lui faire son rapport et, subséquemment, pour le seconder dans la rédaction du règlement sur la police des arsenaux.

Divisé en deux chapitres respectivement intitulés : « De la construction des bastiments nécessaires pour les Arsenaux » et « Des marchandises, bois, armes & munitions », ce règlement explique dans un langage technique complexe toutes les tâches reliées à l'administration des arsenaux, en énonçant clairement l'importance du nouveau rôle que jouera l'intendant de port, désormais représentant unique de l'autorité royale dans l'arsenal et donc, par extension, dans tout le port ¹³⁹. En fait, «...l'intendant était devenu le maître absolu dans le port [et] ...le capitaine de port (rôle joué par le chef d'escadre une fois à terre ¹⁴⁰) était [maintenant] à ses ordres ¹⁴¹». En revanche, ledit capitaine de port, qui était malgré tout un officier général de la marine, fut quand même appelé à exercer certaines fonctions d'importance, tout en demeurant formellement subordonné à l'autorité de l'intendant portuaire. À titre d'exemple, une partie de son devoir relevait de «... la conservation de tous les vaisseaux dans le port et de leur entretien ...» ¹⁴².

¹³⁸ Étienne Taillemite, *L'histoire ignorée...*, p. 92.

¹³⁹ Jean-Baptiste Colbert, « Règlement pour la police générale des arsenaux de la marine. Du 6 octobre 1674 à Versailles », dans *Édits, déclarations, réglemens et ordonnances du Roy sur le fait de la marine*. Paris, Imprimerie Royale, 1677, p. 93-107.

¹⁴⁰ Lambert de Sainte-Croix, *op.cit.*, p. 68.

¹⁴¹ *Ibid.*, p. 67.

¹⁴² *Ibid.*, p. 69.

Enfin, enregistré par Louis XIV le 6 octobre 1674, après quelques légères révisions, le règlement sur la police des arsenaux représente rien de moins que la finalité de la politique centralisatrice voulue par Jean-Baptiste Colbert au niveau de l'administration de la marine de guerre française ¹⁴³. Désormais, l'ère des « grands capitaines » de mer dont l'influence débordait trop souvent sur l'autorité civile était révolue.

La réorientation de la guerre de Hollande (1674)

En développant le *règlement pour la police des arsenaux* avec l'aide de son fils, Colbert dut aussi s'attarder à réfléchir sur le rôle que la marine de guerre française devrait jouer face à la nouvelle situation militaire en Europe - situation issue de l'entrée en guerre des puissances de la grande alliance de La Haye contre la France du Roi-Soleil durant l'été 1673 (voir note 79) et de la défection de l'Angleterre en février 1674. Cette inflexion dans le cours de la guerre de Hollande était certes un nouveau défi pour la « machine militaire » française, mais plus particulièrement pour la marine de Colbert ; puisque, contrairement à l'armée terrestre de Louvois, elle n'avait pas encore été en mesure de démontrer sa valeur au Roi-Soleil. L'issue incertaine des campagnes navales de 1672 et 1673, était en fait bien peu de chose en comparaison à la fulgurante capture et occupation de quatre des sept provinces de la république de Hollande, incluant une quarantaine de places fortes

¹⁴³ Jean-Baptiste Colbert, *op.cit.*, p. 93-94 et Joël Cornette, *Chronique....*, p. 231.

(dont Maastricht) en moins de deux années. Or, les « erreurs de jeunesse », c'est-à-dire les batailles de Solebay, de Schoonevelt/Walcheren et du Texel, ne pouvaient désormais plus servir de prétexte pour justifier les revers de la flotte, au stade d'évolution où elle était parvenue en 1674.

La stratégie française face à la contre-attaque hollandaise

[C'est donc à cette époque que vint le moment décisif] ...pour justifier les investissements consentis depuis 1661. Après l'apprentissage tactique dans le cadre d'une stratégie maritime dirigée par les Anglais, Louis XIV[.] Colbert [et Seignelay] avaient maintenant à définir les moyens à mettre en oeuvre pour vaincre une marine hollandaise auréolée par ses victoires ¹⁴⁴.

La déclaration de guerre de l'Espagne (fin de l'été 1673) donna le feu vert à Louis XIV pour ordonner l'ouverture de deux nouveaux fronts au printemps suivant soit, en Flandre et en Franche-Comté ¹⁴⁵. L'invasion de ces riches terres espagnoles, dont la position géostratégique indisposait la France depuis l'époque de Charles Quint, vont ainsi contribuer à assurer un revenu financier supplémentaire au trésor du royaume, pour que celui-ci puisse supporter l'effort de guerre pendant encore quelque temps sans trop de difficultés ¹⁴⁶ - ce que la Hollande ne pouvait évidemment pas se permettre. Presque entièrement dépendante du commerce maritime, l'économie de la république

¹⁴⁴ Patrick Villiers, *op.cit.*, p. 72.

¹⁴⁵ Joël Cornette, *Chronique...*, p. 231.

¹⁴⁶ Certes Colbert dut augmenter les impôts et ressusciter quelques vieilles taxes de l'époque de la Fronde et du surintendant Fouquet pour financer l'effort de guerre (Jean-Christian Petitfils, *op.cit.*, p. 384-385), mais les profitables campagnes de Flandre et de Franche-Comté permirent malgré tout à l'économie du royaume de demeurer en assez bonne santé jusqu'à la fin de la guerre de Hollande (Patrick Villiers, *op.cit.*, p. 72).

de Hollande souffrait déjà très considérablement de l'enlisement de la guerre et les bourgeois d'Amsterdam avaient tout intérêt à ce que ce conflit cesse le plus rapidement possible ¹⁴⁷.

C'est donc dans ces circonstances difficiles que le prince d'Orange demanda aux amiraux Ruyter et Tromp de contre-attaquer et, avec un peu de chance, de détruire la flotte de guerre française du Ponant, désormais laissée à elle-même. Ayant pressenti le coup, Colbert ordonna à contre-cœur la fermeture des ports de la côte atlantique et donc, le maintien des navires de commerce et de la plupart des navires de guerre derrière les puissantes murailles de leurs ports respectifs, et ce dès le printemps de l'année 1674. Ainsi, puisqu'il n'avait soudainement plus de flotte à confronter, Tromp reçut alors l'ordre de faire croiser une escadre d'une soixantaine de bâtiments sur la côte française, dans l'espoir de provoquer l'adversaire, tandis que Ruyter devait se rendre en Amérique avec une quarantaine de vaisseaux pour conquérir les Antilles françaises ¹⁴⁸. Même si ces vastes entreprises finirent par mener la Hollande sur le bord de la banqueroute, Guillaume d'Orange voulait en finir une fois pour toute avec les prétentions maritimes françaises et ce, quel qu'en soit le prix ¹⁴⁹!

Évidemment, la situation était plutôt dramatique mais, voulant éviter de prendre des risques inutiles, le grand Colbert n'autorisa donc que les corsaires, recrutés en grand nombre (surtout au

¹⁴⁷ Patrick Villiers, *op.cit.*, p. 73.

¹⁴⁸ Charles de La Roncière, *Histoire....*, p. 580-581.

¹⁴⁹ Patrick Villiers, *op.cit.*, p. 73.

port de Dunkerque ¹⁵⁰), à sortir des ports afin de terroriser du mieux qu'ils pouvaient les convois de la marine marchande hollandaise, dont la France avait tout intérêt d'empêcher la libre circulation en ces temps difficiles ¹⁵¹. Cette stratégie de défense fonctionna relativement bien. Ainsi, malgré les croisières de Tromp sur le Ponant, le commerce hollandais ne réussit guère à reprendre en vigueur et ce au détriment des finances de la république, mais aussi de celles du commerce maritime français qui, inévitablement, se retrouva complètement étouffé dans un tel scénario. À cet effet, il est à noter qu'une entreprise coloniale aussi importante que la compagnie des Indes occidentales, fondée par Colbert 10 ans plus tôt ¹⁵², disparaîtra au cours de cette année fatidique de la guerre de Hollande ¹⁵³.

Ces sacrifices de Colbert permirent néanmoins d'assurer la sauvegarde de la flotte de guerre du Ponant. Or, Tromp eut beau croiser du golfe de Gascogne à la côte de l'Artois pour provoquer les Français et même tenter de débarquer à quelques reprises sur le littoral du royaume (il essaya en vain de s'emparer de Belle-Iles et de Rochefort au cours de l'été 1674 ¹⁵⁴), mais toujours finit-il par

¹⁵⁰ Tout au long du XVII^e siècle, Dunkerque est considéré comme étant «...le pire nid de corsaires de la mer du Nord...» et de la Manche. Philippe Masson, *op.cit.*, p. 158.

¹⁵¹ À partir des années 1674-1675 et contrairement à ce que semble insinuer Villiers (Patrick Villiers, *op.cit.*, p. 73), les activités des corsaires français se sont multipliées de façon très significative contre le commerce maritime hollandais, en Europe comme dans les colonies. M. Blanchard, *Répertoire général des lois, décrets, ordonnances, règlements et instructions sur la marine*, Paris, Imprimerie Nationale, 1849, p. 285-286.

¹⁵² Voir chapitre I.

¹⁵³ Étienne Taillemite, *L'histoire ignorée...*, p. 85.

¹⁵⁴ Charles de La Roncière, *Histoire de la marine...*, p. 581-582.

être repoussé par leurs puissantes défenses portuaires... gracieuseté du génie militaire de Vauban ¹⁵⁵. Pendant ce temps, Ruyter ne fut pas plus heureux dans ses entreprises américaines. Son échec retentissant devant les murs de Fort-Royal, en Martinique, va bientôt le contraindre à revenir en Hollande (fin 1674) ¹⁵⁶. Bref, c'est à ce jeu d'intimidation mutuelle que se résume la plus grande partie de la campagne navale de 1674 entre la France et la Hollande, sans qu'une véritable bataille navale n'ait lieu.

Néanmoins, au cours de l'été 1674, le ministère de la Marine eut suffisamment de tact et de ressources pour trouver une solution idéale à la présence nuisible de la flotte hollandaise sur le Ponant. Ainsi, à la demande de Colbert, Louis XIV parvint à persuader le roi de Suède, secrètement allié à la France depuis 1672 ¹⁵⁷, de déclarer la guerre aux puissances de la grande alliance de La Haye ¹⁵⁸. Inévitablement, Tromp fut bientôt forcé d'abandonner ses croisières sur la côte du Ponant pour faire face à la menace suédoise en mer Baltique ¹⁵⁹ - stratégie qui se conjugua parfaitement avec la politique de dispersion des forces alliées, voulue par Louis XIV à cette époque de la guerre de Hollande ¹⁶⁰. En fait, Colbert et les siens ne pouvaient pas demander mieux pour soulager les

¹⁵⁵ Jean-Christian Petitfils, *op.cit.*, p. 394.

¹⁵⁶ Charles de La Roncière, *Histoire de la marine...*, p. 596.

¹⁵⁷ Bernard et Monique Cottret, *Histoire politique de l'Europe. XVI^e, XVII^e et XVIII^e siècles*, Paris, Ophrys, 1996, p. 131.

¹⁵⁸ Philippe de Villette-Mursay, *op.cit.*, p. 342.

¹⁵⁹ Tromp ne viendra à bout de la flotte suédoise qu'au cours des batailles navales du Gotland et de Rügen (1676). *Tromp, Cornelis*, [en ligne], 2001, [<http://www.encyclopedia.com/articles/47326.html>] (27 juillet 2011).

¹⁶⁰ Patrick Villiers, *op.cit.*, p. 73.

marchands dont les intérêts étaient basés sur la côte du Ponant (notamment ceux qui commerçaient avec l'Angleterre).

Pourtant, même si les ports purent être ré-ouverts aux activités commerciales à la fin de l'été 1674, l'avenir de la marine de guerre française n'en demeurerait pas moins plongé dans l'incertitude. Incapable d'entreprendre une opération de débarquement en Hollande (échec des campagnes de 1672 et 1673) et abandonnée par les Anglais (février 1674), la marine était petit à petit en train de se transformer en marine de corsaires, adaptée pour faire la « guerre de course » à grande échelle. Dans de telles conditions, Colbert ne pouvait maintenant plus justifier la présence d'une force de 120 vaisseaux de ligne, conçus pour faire la « guerre d'escadre »¹⁶¹, et il n'aura bientôt d'autre choix que d'envisager une importante réduction budgétaire, ainsi qu'une diminution considérable des effectifs humains et matériels de la flotte. Bref, si le ministère de la Marine voulait éviter de voir la belle et grande flotte de France disparaître au profit de l'émergence d'une simple marine de course, il devait nécessairement trouver un moyen d'en faire usage sur un nouveau théâtre d'opération, avantageux pour les intérêts de la France et favorable à la guerre d'escadre¹⁶². Heureusement, une solution idéale à ce problème ne tardera pas à se présenter...

¹⁶¹ Le vaisseau de ligne, du 1^{er} au 5^e rang, était un type de bâtiment spécialement conçu et utilisé pour participer aux combats « de ligne ». Ainsi, le vaisseau était beaucoup moins efficace dans les opérations « de course » - activités entreprises essentiellement par les bâtiments plus légers et rapides (frégates, corvettes, flûtes, *etc.*).

¹⁶² Geoffrey W. Symcox, « The Navy of Louis XIV », in *The Reign of Louis XIV*, New Jersey/London, Humanities Press International, 1992 (1990), p. 138.

* * *

Les premières années de la guerre de Hollande peuvent, à juste titre, être qualifiées d'une « période de mise à l'épreuve » de la marine de guerre du Roi-Soleil, alors au stade expérimental de son développement. En coalition avec la marine anglaise, la flotte de guerre française avait ainsi participé à une série d'engagements contre la Hollande - les batailles de Solebay, de Schoonevelt/Walcheren et du Texel - dont les résultats, essentiellement négatifs (c.m.¹⁶³), ont laissé entrevoir d'importantes failles dans l'alliance anglo-française, ainsi que dans le programme naval de Colbert. Pendant que l'Angleterre s'affairait à négocier une paix séparée avec la Hollande, abandonnant du même coup la marine de France face à l'irréductible flotte néerlandaise, Colbert et le marquis de Seignelay ont alors tenté de consolider ledit programme avec une série de réformes (t.s.), dont l'essentiel portait sur le recrutement, la construction maritime et la gestion des arsenaux. Toutefois, malgré ces efforts, le ministère de la Marine française dut bientôt faire face à la féroce contre-attaque des Hollandais (c.m.) sur le Ponant - flotte de l'amiral Tromp - et dans les colonies antillaises - flotte de l'amiral Ruyter.

En ordonnant la fermeture des ports du Ponant à tout trafic maritime à l'exception de celui des corsaires - printemps 1674 -, Colbert avait certes condamné les navires marchands et militaires à l'inactivité (t.s.), mais il était néanmoins parvenu à contenir la menace hollandaise en ces lieux ; chose que la déclaration de guerre de la Suède va finalement réussir à éliminer, durant l'été 1674

¹⁶³ t.s. = transformations structurelles ; c.m. = conflits maritimes : il s'agit-là des deux principaux éléments de la problématique centrale de cette thèse de maîtrise, ici présentés de façon à démontrer leurs connexions avec les événements.

(c.m.). Or voilà que c'est à ce moment précis que la marine de guerre du Roi-Soleil devait faire face à sa plus grande crise d'identité : quel rôle sera-t-elle appelée à jouer? Devait-elle préserver sa force de vaisseaux de ligne, conçue pour faire la guerre d'escadre? Ou serait-elle plus avantagée à se convertir en marine de bâtiments légers, spécialisés dans la guerre de course?

C H A P I T R E I I I

Affirmation de la prédominance de la marine de guerre du Roi-Soleil (1675-1683)

Les années 1675 à 1683 annoncent à la fois l'aboutissement de la guerre de Hollande (1675-1679) et le début d'une brillante époque pour la marine de guerre du Roi-Soleil, à l'honneur du clan des Colbert. Remise en service actif grâce à un ambitieux projet d'intervention militaire en Sicile, la flotte de France parvint alors à affirmer sa prédominance - au bout de deux longues années de difficiles combats (1675-1676) - sur ses principales rivales européennes (*i.e.* l'Espagne et la Hollande), à l'occasion de l'ouverture d'un nouveau théâtre d'opération : la mer Méditerranée occidentale. Ces victoires vont grandement contribuer à accélérer les négociations pour la paix en Europe, mais elles seront aussi à l'origine d'un sérieux accrochage diplomatique entre la France et l'Angleterre, à la veille de la signature de la paix de Nimègue. Malgré cela, l'oeuvre maritime des Colbert était définitivement devenu, en 1680, un instrument militaire de premier ordre aux yeux de Louis XIV. Entre 1681 et 1683, Seignelay aura d'ailleurs l'opportunité de prouver à l'Europe toute entière que la marine de guerre française - alors en pleine période de développement technique et stratégique - était toujours, malgré la paix et les conséquences qui en découlèrent, dans les bonnes grâces du Roi-Soleil.

Dans ce chapitre, quatre points sont à éclaircir pour nous aider à comprendre comment se justifie le développement de la marine de guerre française entre 1675 et 1683. Premièrement, nous verrons pourquoi Seignelay, et non pas Colbert, fut le principal maître d'oeuvre des dernières entreprises navales de la guerre de Hollande. Deuxièmement, il sera question d'analyser les origines de la grande campagne méditerranéenne de 1675-1676 et les raisons de son escalade. Du même coup, nous jetterons un coup d'oeil sur les causes de la victoire des forces françaises en Sicile, aux dépens de celles d'Espagne et de Hollande. Troisièmement, la lumière sera faite sur les origines du rapprochement diplomatique entre l'Angleterre et la Hollande, ainsi que sur les conséquences de cet événement sur le destin de la marine de guerre française et, inévitablement, sur le processus de paix en Europe. Et enfin, quatrièmement, nous jetterons un rapide coup d'oeil sur les façons dont se développa ladite marine pour faire face aux problèmes nés du nouveau contexte d'après-guerre en Europe.

Seignelay était-il devenu le maître?

Accroissement de l'influence du marquis de Seignelay

Tandis que Colbert, Seignelay et le haut commandement militaire de la marine française étaient en train de se remettre des « sueurs froides » que leur avait données la difficile campagne

de 1674, Louvois et ses généraux en chef¹ n'eurent d'esprit qu'à la célébration. En fait, grâce à une série de victoires terrestres (printemps-été 1674) contre les puissances de la grande alliance de La Haye, telle que la capture-éclair de la Franche-Comté, le sac du Palatinat et les quelques gains territoriaux effectués dans les Pays-Bas espagnols, la France avait été en mesure de se doter d'un important avantage stratégique sur le continent européen². Or, c'est véritablement à partir de ce moment que Louvois, couvert de gloire, commença à prendre les devants sur Colbert au conseil des ministres du Roi-Soleil³. Certes toujours très influent auprès de Louis XIV jusqu'à la fin de ses jours, Colbert n'était cependant plus « le poids lourd » dudit conseil à ce stade-ci de la guerre de Hollande.

Exaspéré par la déconvenue des campagnes navales de 1672, 1673 et 1674, par les sommes exubérantes qui sont ensevelies pour le château de Versailles et la cour du Roi-Soleil, par le climat de colère populaire qui naquit à la suite de l'entrée en vigueur de nouveaux impôts et de taxes extraordinaires pour l'effort de guerre, ainsi que par l'inlassable rivalité ministérielle du marquis de Louvois, Colbert songe alors à se retirer de la scène politique. Heureusement, sa famille et ses proches collaborateurs l'en dissuadent⁴. Néanmoins, le grand ministre se voit bientôt contraint de

¹ Pendant la campagne de 1674, Louvois était assisté en tout temps par deux généraux en chef aux talents exceptionnels. c'est-à-dire : le grand Condé (né en 1621, retraité en 1675 et décédé en 1686), et le vicomte de Turenne (né en 1611 et décédé accidentellement en 1675). François Bluche, *Louis XIV*, Paris, Fayard, 1986, p. 370-371.

² Joël Cornette, *Chronique du règne de Louis XIV*, Paris, Sédès, 1997, p. 231.

³ Charles de La Roncière dans *Histoire de la marine française. Tome V. De la guerre de Trente Ans à Colbert*, Paris, Librairie Plon, 1920, p. 598.

⁴ Inès Murat, *Colbert*, Paris, Fayard, 1981, p. 328-329.

prendre une décision capitale à l'égard de l'énorme poids de ses fonctions ministérielles, car le travail aux finances prend de plus en plus de son temps à partir de cette époque. Tout compte fait, il décida de décharger une partie encore plus considérable de ses responsabilités à la marine sur les épaules de son principal associé, le marquis de Seignelay, alors âgé de 23 ans ⁵.

C'est cependant l'union de ce dernier avec Gilberte de Roquefeuil d'Alègre, le 9 février 1675, qui facilita cette délégation de pouvoir : puisqu'aux yeux de Colbert, le mariage de son fils venait affermir son état adulte et donc, son autonomie sociale. Dès lors, il semblerait que le fils est associé à toutes les décisions du père, de sorte qu'«...il est impossible de distinguer ce qui revient à l'un, ce qui revient à l'autre »⁶. Du moins, c'est ce que prétendent certains historiens. En fait, l'analyse détaillée d'un échantillon de la correspondance entre Colbert et son fils pendant la décennie 1670, présentée dans le recueil de Pierre Clément ⁷, nous incite plutôt à en conclure autrement. Ces lettres nous laissent entendre que le ministre abandonna, à partir de l'année 1675, de plus en plus de pouvoirs à son fils au niveau de l'administration du ministère de la Marine : puisque, de toute évidence, le rôle d'agent de liaison joué par Seignelay depuis 1672 ⁸ avait fini par

⁵ Philippe de Villette-Mursay, *Mes campagnes de mer sous Louis XIV*, Paris, Tallandier, 1991 (1704?), p. 420.

⁶ Ici, Michel Vergé-Franceschi, commentateur des mémoires de Villette-Mursay, cite Jean Meyer sans toutefois mentionner la source de ces propos. *Ibid.*

⁷ À partir de 1675-1676, c'est Seignelay qui initie généralement la correspondance avec son père et non pas le contraire, comme c'était le cas au début des années 1670. En fait, Colbert n'apporte le plus souvent que ses commentaires et ses suggestions sur les projets et travaux que son fils prépare pour la marine de guerre. Pierre Clément, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert. Tome III. 1^{re} partie - Instructions au marquis de Seignelay*, Paris, Imprimerie Impériale, 1865, p. 758-766.

⁸ Voir la section intitulée : *Avènement de Seignelay ainsi que des hostilités*, dans le second chapitre de cette thèse.

le mettre au courant de tout ce qui se passait dans les milieux maritimes du royaume, comme à la cour de Versailles - tel que l'indique un extrait du rapport de ses activités courantes, adressé à son père le 23 octobre 1676 :

... j'ay visité les vaisseaux qui sont en chantiers, ay fait dresser des devis de ce qui reste à faire. J'ay ensuite dressé un estat de toutes les marchandises dont on a besoin cette année... pour les armemens ordonnés par le Roy. J'ay examiné avec... les principaux officiers, les projets d'armement que j'avois faits et dont j'avois rendu compte au Roy. J'allay... visiter la grande et la petite tour de Toulon, la rade et le fort de l'Aiguillette : vous trouverez cy-joint un mémoire de l'estat auquel sont ces places [et] de ce qui a esté fait les deux dernières années. Je dois [aussi] aller à Saint-tropez, Antiles et isles Sainte-Margerite [pour dresser] un seul estat de toutes les places fortes, [etc.]⁹.

Bref, bien que Colbert se réservait toujours un droit de *veto* sur les décisions prises par le ministère, il s'était officieusement réduit à l'état de « principal conseiller » auprès de son fils, comme l'avait fait Michel IV Le Tellier auprès du marquis de Louvois, de 1664 à 1672, au ministère de la Guerre¹⁰.

Pourtant l'histoire, ne tenant que rarement compte de cette distribution du pouvoir entre Colbert et son fils, a trop souvent injustement attribué au premier le crédit entier pour l'oeuvre maritime s'étalant sur la période 1661-1683 ; alors que le second, qui n'occupe officiellement le poste de ministre que de 1683 à sa mort en 1690, fut rabaisé à l'état de « ministre transitoire », pour reprendre les termes utilisées dans *Mes campagnes de mer sous Louis XIV*¹¹. En réalité, Seignelay administra la marine pendant plus de 18 ans. D'abord en collaboration avec son père (1672-1683),

⁹ Pierre Clément, *Lettres..., Tome III, 1^{re} partie...*, p. 166-168.

¹⁰ André Corvisier, *Louvois*, Paris, Fayard, 1983, p. 141.

¹¹ Philippe de Vilette-Mursay, *op.cit.*, p. 420.

ce qui inclut une certaine période d'autonomie (1675-1683), et finalement en qualité officielle de ministre (1683-1690) ¹². Au cours des dernières campagnes maritimes de la guerre de Hollande, c'est donc vraisemblablement plus Seignelay que Colbert qui supervise la flotte de guerre en action.

La grande campagne méditerranéenne (1675-1676)

Le projet de conquête de la Sicile et la campagne navale de 1675

Le gouvernement espagnol du royaume des Deux-Siciles n'avait jamais été efficace ni populaire : pendant l'été 1674, la population de Messine se souleva [contre le régime tyrannique du vice-roi Fabrice de Toledo ¹³] et demanda protection à Louis XIV, [qui était en guerre contre l'Espagne depuis 1673]. ...ce qui permettrait ensuite au roi de France de conquérir aisément la totalité de la Sicile ¹⁴.

Ainsi, voilà donc comment l'occasion tant attendue de faire reprendre du service aux grandes escadres de la marine de guerre française, dont l'avenir était demeuré très incertain depuis la défection de l'Angleterre au printemps 1674, se manifesta. Vraisemblablement avantageuse pour la France, cette proposition des Messinois était pourtant loin de faire l'unanimité au gouvernement du Roi-Soleil et peu de temps s'en fallut pour qu'un vigoureux débat éclate sur la question. Tout

¹² *Ibid.*, p. 420-421.

¹³ Jean-Christian Petitfils, *Louis XIV*, Paris, Perrin, 1995, p. 394.

¹⁴ E. H. Jenkins, *Histoire de la marine française*, Paris, Albin Michel, 1977 (1973), p. 69.

d'abord. l'audacieux marquis de Seignelay se prononça en faveur de la demande des rebelles messinois, ainsi que de la mise en oeuvre d'une campagne maritime de conquête de la Sicile - qu'il comptait superviser personnellement. D'ailleurs, comme lui-même et la plupart des officiers généraux de la marine le croyaient : une fois la Sicile conquise, le contrôle sur la mer Méditerranée serait beaucoup plus aisé à conserver ¹⁵. Quoique séduisante, cette idée n'inspirait guère l'économe Colbert, déjà bien occupé à « saigner » le trésor du royaume pour entretenir les grandes armées de Louvois. Selon lui, la conquête de la Sicile, voire même de tout le royaume des Deux-Siciles (possession de la dynastie des Habsbourg), donnerait certes un avantage stratégique considérable à la marine française, mais le risque qu'une telle entreprise n'engendre une prolongation inattendue du conflit alors en cours contre les puissances de la grande alliance de La Haye ne lui plaisait guère ¹⁶.

À cela, Louvois et son père, qui pour une fois s'entendaient avec Colbert, n'eurent qu'à rajouter que tout ce projet était inutile et terriblement délicat pour que le conseil des ministres, dont Seignelay ne faisait pas encore partie, en désapprouve l'exécution ¹⁷. En fondant son argumentation sur la sûreté et l'efficacité de la stratégie défensive dite du « pré-carré » ¹⁸, récemment mise au point

¹⁵ Patrick Villiers, *Marine royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI. Volume I*. Paris, Société Dunkerquoise d'Histoire et d'Archéologie, 1991, p. 73.

¹⁶ Charles de La Roncière, *Histoire...*, p. 598.

¹⁷ André Corvisier, *op.cit.*, p. 267.

¹⁸ Le célèbre ingénieur français Vauban, au service de Louvois, avait mis sur pied une stratégie dite du « pré-carré », dont le principe visait à remédier au fâcheux problème de la «...confusion des places amies et ennemies pêle-mêlées les unes aux autres... » sur les frontières françaises ; problème qui menaçait constamment la sécurité des villes frontalières du royaume - surtout sur la frontière nord-est. (Joël Cornette, *Chronique...*, p. 224). Influencé par Louvois et encouragé par le déroulement de la guerre de

par l'ingénieur Vauban, Louvois vint finalement à bout de convaincre Sa Majesté de laisser tomber l'ambitieux projet de conquête de la Sicile, du moins partiellement. En fait, après mûre réflexion, le roi de France avait consenti à exploiter cette idée mais, comme le lui proposa Colbert, seulement pour créer une diversion visant à leurrer les puissances maritimes ennemies, c'est-à-dire la Hollande et l'Espagne, sur un nouveau théâtre d'opération militaire : la Méditerranée occidentale ¹⁹.

D'abord et avant tout, l'ouverture d'un front en Méditerranée occidentale signifiait trois choses. Premièrement : que ce changement dans la situation militaire européenne permettrait au marquis de Seignelay de faire à nouveau usage des vaisseaux de ligne de la marine de guerre, en envoyant une flotte sur un secteur considérablement moins dangereux à naviguer que ne l'était la côte hollandaise ; ensuite : qu'une fois la ville de Messine capturée et donc les Espagnols vaincus, leurs alliés hollandais seraient bien obligés d'intervenir en dépêchant une flotte de guerre vers la Sicile, réduisant ainsi considérablement le risque de voir réapparaître la menace hollandaise sur le Ponant, ou encore dans les colonies française des Antilles ; et finalement : que ces circonstances donneraient l'opportunité à Colbert de rétablir le commerce colonial entre l'Amérique (Antilles et Nouvelle-France) et les ports du Ponant, coupé depuis le printemps 1674 ²⁰. L'avantage à long

Hollande, surtout après 1674. Louis XIV finit par donner son plein consentement à l'élaboration de cette stratégie, afin de colmater les frontières continentales de son royaume d'une série de forteresses positionnées selon une perspective linéaire - signant du même coup « l'arrêt de mort » des rêves commerciaux du grand Colbert avec les grands pôles financiers du nord de l'Europe continentale. Charles de La Roncière, *Histoire de la marine...*, p. 598.

¹⁹ André Zysberg, *Les Galériens*, Paris, Éditions du Seuil, 1987, p. 266.

²⁰ Voir chapitre II.

terme d'une telle diversion était donc considérable et Louis XIV, naturellement talentueux dans l'art de disperser ses ennemis, sut bien le saisir ²¹.

Pour mettre le feu aux poudres, Seignelay et son père mirent sur pied une opération de soutien maritime visant à ravitailler les rebelles de Messine en vivres ainsi qu'à extirper la présence espagnole de la ville ²². C'est donc à cela que devait se borner la mission du chevalier Valbelle, vétéran des premières campagnes de la guerre de Hollande, tout juste promu chef d'escadre et désigné par Seignelay pour mener à bien le premier chapitre de cette vaste entreprise de diversion. Placé aux commandes d'une flottille de six vaisseaux de ligne, dont la cargaison consistait en une certaine quantité de blé et un petit détachement de soldats, Valbelle quitta le port de Toulon vers la mi-septembre de l'année 1674. Après une semaine et demie de navigation, il parvint en vue de la ville sicilienne (27 septembre) ²³.

Face à lui se dessinait une cité de 120 000 âmes, minée par la famine et assiégée par une armée de terre de 3000 hommes. Toutefois, comme aucun « comité d'accueil » espagnol ne se présentait pour l'affronter, Valbelle put alors effectuer son débarquement sans difficulté. Fort de l'appui français, les Messinois redoublèrent d'efforts et parvinrent à investir la citadelle - le fort San

²¹ Patrick Villiers, *op. cit.*, p. 73.

²² Pierre Clément, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert. Tome III. 1^{re} partie - Marine et Galères*, Paris, Imprimerie Impériale, 1864, p. 537.

²³ Le nombre de soldats, le nombre de canons et la quantité de blé transportée à bord des vaisseaux du chevalier Valbelle à cette occasion n'est malheureusement pas connu avec certitude. *Ibid.* et E. H. Jenkins, *op. cit.*, p. 69.

Salvador - au matin du 10 octobre, contraignant du même coup les Espagnols à abandonner leurs positions à l'intérieur des murs de la ville ²⁴. Tel que prévue par le gouvernement du Roi-Soleil, cette intervention de la marine française en Sicile avait littéralement affolé le gouvernement du vice-roi des Deux-Siciles qui, aussitôt la nouvelle de l'arrivée de Valbelle parvenue à ses oreilles, ordonna la mise en branle d'une puissante escadre pour bloquer l'accès à la ville rebelle et tenter d'en déloger les Français ²⁵.

C'est donc dans ces circonstances que le jour même où la citadelle tomba, une vingtaine de navires espagnols se présentèrent devant le port de Messine pour livrer bataille à Valbelle ²⁶. Toutefois, ayant eu nouvelle de ce déploiement et craignant l'installation imminente d'un blocus maritime autour de la ville, Valbelle avait quitté les lieux afin d'aller chercher des renforts en France et ce, probablement très peu de temps après la capture de la citadelle - évitant ainsi de justesse un affrontement avec la flotte espagnole ²⁷.

²⁴ Charles de La Roncière, *Histoire de la marine*..., p. 600-601.

²⁵ *Ibid.*, p. 601.

²⁶ *Ibid.*

²⁷ À ce jour, la date du retour de Valbelle en France reste incertaine. À mon humble connaissance, les deux seuls auteurs à la mentionner sont Pierre Clément et Charles de La Roncière. Ainsi, La Roncière (1920) semble prétendre que le chef d'escadre quitta Messine peu avant l'arrivée de la flotte espagnole - le 10 octobre 1674 - dont une frégate de l'avant-garde aurait d'ailleurs été aperçue. Alors que dans les commentaires de Pierre Clément (1864), on peut lire «...le 10 octobre, l'escadre française [est] rentrée à Toulon...». Puisque l'ouvrage de La Roncière est plus exhaustif sur le sujet (cet auteur se réfère à des documents d'époque que Clément ne mentionne pas), nous retiendrons donc sa version des choses. Charles de La Roncière, *Histoire de la marine*..., p. 600 et Pierre Clément, *Lettres*..., Tome III, 1^{re} partie..., p. 537.

Quoiqu'il en soit, Seignelay apprit la nouvelle du retour de Valbelle assez tôt et prépara, avec l'autorisation de son père et du roi, un second déploiement naval dans le cadre de cette campagne de diversion en Sicile. Louvois étant absent de la cour pour cause de maladie, Seignelay en profita donc pour convaincre le roi de « donner sa marque d'affection » à la population messinoise, en proclamant Louis Victor de Rochechouart, duc de Montemart et de Vivonne, bon ami du marquis (donc du clan des Colbert), frère de la maîtresse du roi et général des galères de France : vice-roi de Sicile ²⁸ ; tout en autorisant la préparation d'une flotte beaucoup plus considérable que celle de la première expédition : soit 15 vaisseaux de ligne, 6 brûlots et 7 gros transports emportant vivres et munitions, pour faire face à l'éventualité d'un blocus maritime. Cependant, faute de fonds, cette escadre ne pourra être envoyée en Sicile qu'en deux temps ²⁹.

D'abord, Valbelle repartira à la tête d'un premier convoi pour ravitailler les Messinois, puis ensuite Vivonne et son escorte suivront ³⁰. Soumis aux ordres du roi, qui lui spécifia clairement que la flotte française ne devait s'engager qu'à « garder... la ville et faire retirer l'armée d'Espagne ³¹», Seignelay avait donc toujours les mains liées dans cette affaire. Du coup, le Roi-Soleil ne risquait

²⁸ Le duc de Vivonne était le frère de Madame de Montespan, maîtresse du roi entre 1667 et 1679. André Corvisier, *op.cit.*, p. 268.

²⁹ Charles de La Roncière, *Histoire de la marine...*, p. 601 et 604.

³⁰ Le nombre de soldats et de pièces de canons qui composaient cette expédition ne sont, à mon humble connaissance, pas connus. Sans donner aucune information sur les membres d'équipage, Corvisier affirme seulement que l'escadre Vivonne quitta Toulon avec 3000 soldats embarqués. André Corvisier, *op.cit.*, p. 268.

³¹ Charles de La Roncière, *Histoire de la marine...*, p. 599.

pas de trop déplaire à l'irritable Louvois, qui craignait sans doute que cette drôle de campagne ne finisse par « forcer » Seignelay à conquérir toute la Sicile... à l'honneur du clan des Colbert bien sûr ³².

Entre temps, avec l'aide de 22 vaisseaux et 41 bâtiments de classes secondaires, gracieuseté de l'amiral Jacinto Lopez Jijón et du général des galères Enrique de Bazan, Melchior de La Cueva, général de la flotte espagnole de la mer Méditerranée, avait réussi à établir un puissant blocus maritime autour de Messine, tel qu'exigé par son vice-roi ³³. Quelque peu affolés par l'ampleur de la contre-attaque espagnole, les résistants attendaient impatiemment le retour du chevalier Valbelle. Quand l'intépide chef d'escadre français réapparut le 3 janvier 1675 ³⁴, à la tête d'un convoi composé de 6 vaisseaux de ligne, emportant en leurs bords une force de 2150 hommes, 3 brûlots et 7 transports chargés à pleine capacité de vivres et de munitions, sa surprise fut grande de voir un tel déploiement de forces ennemies. Il ordonna aussitôt de jeter l'ancre à distance raisonnable de Messine afin de décider d'un plan d'action. Comme plusieurs heures s'étaient écoulées sans que les Espagnols ne réagissent, Valbelle profita alors de la tombée de la nuit pour se glisser à toute

³² Quand on pense que quelques mois plus tôt, c'est-à-dire durant l'été 1674, Louvois avait été couvert de gloire par le succès de sa conquête-éclair de la Franche-Comté (Joël Cornette, *Chronique...*, p. 231), il est alors tout à fait raisonnable de s'imaginer que le ministre de la Guerre craignait que son jeune et dynamique rival, le marquis de Seignelay, tente à son tour de faire la gloire de son clan en se démarquant d'une manière similaire en terre de Sicile.

³³ E. H. Jenkins, *op.cit.*, p. 69-70.

³⁴ Philippe de Vilette-Mursay, *op.cit.*, p. 343.

vitesse dans le port de Messine, en échangeant seulement quelques coups de canons avec les Espagnols, sans doute surpris par une manoeuvre aussi audacieuse ³⁵.

Cet exploit de Valbelle, véritable signal de l'ouverture de la campagne navale de 1675, permit certes de ravitailler les insurgés messinois mais, de toute évidence, il condamna du même coup les Français à se retrouver, eux aussi, soumis aux contraintes du blocus maritime espagnol. Fort heureusement, cette situation critique n'allait pas durer. Aussitôt débarqué, Valbelle annonça aux chefs rebelles que leur voeu de voir un vice-roi français régner en Sicile avait été exhaussé et que lui-même précédait sa venue ³⁶.

C'est ainsi que 5 semaines plus tard, soit le 11 février 1675, Vivonne et le restant de l'escadre qu'avait préparée Seignelay, c'est-à-dire 9 vaisseaux de ligne et 3 brulôts, arrivèrent finalement en vue de Messine. Secondé par le lieutenant-général Duquesne (avant-garde) et le chef d'escadre de Preuilly d'Humières (arrière-garde), Vivonne dut néanmoins faire halte à distance raisonnable de la ville afin de décider de l'initiative à prendre face au puissant blocus espagnol, dont personne en France n'avait soupçonné l'ampleur ³⁷. Après s'être réuni en conseil avec ses seconds, le duc de Vivonne se résolut, d'un simple « coup de tête », à engager le combat contre la flotte espagnole, dont le nombre excédait pourtant considérablement la taille de sa propre escadre.

³⁵ Charles de La Roncière, *Histoire de la marine*...., p. 601-602.

³⁶ *Ibid.*, p. 602.

³⁷ *Ibid.*, p. 603-604.

Au milieu de l'après-midi du 11 février, Duquesne passa alors aux actes en lançant les navires de son avant-garde contre les plus gros vaisseaux du dispositif espagnol, tandis que Vivonne couvrit cette manoeuvre en canonnant les positions ennemies avancées. Cette tactique audacieuse ne tarda cependant pas à révéler toute son efficacité lorsque de Preuilly d'Humières, qui cherchait d'abord la bataille à l'entrée du port de Messine, changea de cap afin de venir en aide à Vivonne qui, lui, était occupé à couvrir les arrières d'un Duquesne submergé d'ennemis. Du coup, de Preuilly d'Humières entraîna à sa suite toute la garde espagnole de l'entrée du port: celle-ci croyant vraisemblablement en une retraite de l'arrière-garde française! Résultat: l'intrépide Valbelle, aux aguets depuis que les vaisseaux français étaient apparus à l'horizon, décida que le moment était venu de lever l'ancre avec quatre de ses vaisseaux et il sortit du port en toute liberté, pour alors saisir en tenaille les navires d'Espagne qui fonçaient sur les vaisseaux du chef d'escadre de Preuilly d'Humières³⁸. Bref, les forces de Melchior de La Cueva venaient littéralement de se faire berner par les Français!

C'est alors qu'un vent de panique se propagea dans les rangs espagnols et « ...[leur] ligne... se rompit dans une fuite désordonnée³⁹ » en direction de Naples, capitale espagnole du royaume des Deux-Siciles. Duquesne et Valbelle rallièrent alors leurs forces pour pourchasser les fuyards jusqu'à l'île de Stromboli, située dans l'archipel de Lipari - au nord de Messine⁴⁰.

³⁸ E. H. Jenkins. *op. cit.*, p. 70.

³⁹ *Ibid.*

⁴⁰ Charles de La Roncière, *Histoire de la marine....*, p. 605.

Ce splendide combat ⁴¹, auquel on attribue régulièrement le nom de Stromboli, n'est cependant pas considéré comme ayant été une véritable « bataille navale » au sens traditionnel du terme, c'est-à-dire un engagement rangé entre deux flottes de guerre rivales. Quoiqu'il en soit, l'affrontement nous démontre clairement que le succès des Français était essentiellement redevable à la belle coopération qui eut lieu entre leurs chefs militaires, désormais délivrés de l'interférence du commandement d'une puissance alliée - contrairement à l'époque de la coalition anglo-française. Quant aux Espagnols, ce fut tout le contraire. En fait, les querelles intestines qui ravageaient leur haut commandement maritime à cette époque ont certainement eu une importante part à jouer dans la défaite de la flotte de Sa Majesté le Roi Catholique, en ce jour de février 1675. D'ailleurs, pour reprendre les propos de l'historien Daniel Dessert à ce sujet, il serait plus juste de dire qu'à la bataille de Stromboli, «...la marine espagnole montra à l'Europe toute entière à quel degré de décadence elle était tombée ⁴² ».

Nonobstant, la première manche de cette grande campagne méditerranéenne avait donc été remportée par la marine du Roi-Soleil. En libérant Messine, les Français avaient non seulement gagné le coeur des insurgés et quelques possessions territoriales se limitant à la ville et ses faubourgs, mais ils venaient aussi d'indigner sérieusement les États membres de la grande alliance de La Haye. Quoique jubilants à l'annonce de cette victoire, Colbert, Seignelay et Louis XIV lui-même se doutaient bien qu'il ne s'agissait là que d'un simple « premier pas » ; sachant fort bien que

⁴¹ Les pertes espagnoles ne sont pas connues pour cette bataille. Du côté français, on enregistre 200 tués et blessés. À l'exclusion vraisemblable des brulôts, aucun vaisseaux français n'a été perdu. *Ibid.*

⁴² Daniel Dessert, *La Royale : Vaisseaux et marins du Roi-Soleil*, Paris, Fayard, 1996, p. 243.

la véritable bataille, celle qui déciderait du cours de la guerre de Hollande sur mer et donc, de l'avenir de la marine militaire française, était toujours à faire ⁴³.

Tout au long du printemps, de l'été et de l'automne 1675, le duc de Vivonne s'installa dans ses nouvelles fonctions et s'occupa à consolider sa vice-royauté ; tout en entretenant, selon les désirs du marquis de Seignelay (lui-même tacitement soutenu par Colbert), la mauvaise posture de l'Espagne sur l'île, par l'annexion de quelques territoires adjacents à la ville de Messine ⁴⁴. Avec la prise de certaines places fortes, dont la puissante forteresse d'Agosta, Vivonne provoqua peut-être quelques grognements de jalousie du côté des Le Tellier, mais Louis XIV ne tarda pas à faire taire ces vilaines critiques en donnant le bâton de maréchal au frère de madame de Montespan ⁴⁵ (août 1675), à titre de récompense pour ses bons services ⁴⁶. Enfin, voilà alors que le roi Charles II d'Espagne, ruiné et reconnaissant finalement l'incapacité de ses forces navales à repousser la présence française en Sicile, se résolut à faire appel à la Hollande ⁴⁷. Le sort de la Sicile reposait désormais entre les mains du seul homme encore capable de tenir en échec la jeune et arrogante flotte de guerre française : le légendaire Michiel de Ruyter. Jusque-là, la diversion voulue par le Roi-Soleil fonctionnait donc à merveille.

⁴³ Étienne Taillemite, *L'histoire ignorée de la marine française*, Paris, Perrin, 1988, p. 117-118.

⁴⁴ Renforts, vivres et munitions sont expédiés à Vivonne en abondance au cours de cette période. À ce sujet, veuillez consulter Pierre Clément, *Lettres.... Tome III. 1^{re} partie....*, p. 544 à 547.

⁴⁵ Le duc de Vivonne était le frère de Madame de Montespan (Voir la note 28).

⁴⁶ Daniel Dessert, *La Royale....*, p. 434.

⁴⁷ *Ibid.*

La campagne navale de 1676 : le second grand tournant de la guerre navale

Au début du mois de décembre 1675 ⁴⁸, «...éclata comme un coup de tonnerre la nouvelle de l'arrivée de Ruyter [dans les eaux méditerranéennes]. On l'avait aperçu à Barcelone, en partance pour l'entre deux des mers de Sicile, où l'Espagne venait de le prendre à sa solde ⁴⁹ ». Depuis son entrée dans la Manche à la fin du mois d'août ⁵⁰, les déplacements et les escales du grand marin hollandais avaient été suivis d'un oeil attentif en Europe, mais plus particulièrement en France. Or, avant même que Ruyter n'arrive à Barcelone, Seignelay et son père étaient déjà en mesure de confirmer leur estimation quant à la taille de l'escadre hollandaise, grâce à quelques observations faites par des espions et des navires éclaireurs. Ainsi, à ce stade-ci de la guerre, les Français eurent raison de croire que les Hollandais n'étaient plus en mesure de préparer et d'équiper de grandes flottes de guerre, tel que celles qui furent utilisées lors des batailles de Solebay (1672) ou du Texel (1673), ou encore lors des opérations de croisières sur le Ponant (1674), faute de ressources à la fois financières et logistiques ⁵¹.

De leur côtés cependant, la situation était moins grave. Beaucoup moins dépendante de ses relations avec l'étranger et les colonies que ne pouvait l'être le monde financier hollandais, l'économie du royaume de Louis XIV, soutenue par l'énorme pouvoir du crédit public français -

⁴⁸ Joël Cornette, *Chronique...*, p. 243.

⁴⁹ Charles de La Roncière, *Histoire de la marine...*, p. 615-616.

⁵⁰ Pierre Clément, *Lettres...*, Tome III, 1^{re} partie..., p. 555.

⁵¹ E. H. Jenkins, *op.cit.*, p. 71.

surtout depuis 1674 -, supportait généralement mieux le fardeau fiscal de la guerre, sur terre comme sur mer ⁵².

C'est donc dans ces circonstances très difficiles pour la république de Hollande que Ruyter et ses seconds, Verschoor (avant-garde) et Den Haen (arrière-garde), s'embarquèrent pour l'Espagne avec seulement 18 vaisseaux de ligne, 12 navires de classes secondaires, 6000 hommes et quelque 1300 pièces de canons ⁵³.

[Arrivé à Barcelone, Ruyter] ...espérait pouvoir ravitailler ses navires et se joindre à la flotte espagnole, mais celle-ci n'était pas [encore] prête. Après l'avoir attendue quelques temps..., il cessa alors de croire à la réalisation de promesses courtoises mais sans fondement et [annonça l'imminence de son] départ vers la Sicile ⁵⁴.

Aussi extraordinaire que cela puisse sembler, les Espagnols s'apprêtèrent pratiquement à abandonner leurs alliés hollandais dans la lutte contre la présence française en Sicile! Particulièrement mécontent d'être la victime d'une telle ingratitude, l'amiral hollandais s'apprêtait à quitter l'Espagne bredouille, quant il reçut en dernière heure la nouvelle que le roi d'Espagne lui confiait le commandement de tous les bâtiments de l'escadre en préparation qui étaient à ce jour disposés à partir, avec la promesse formelle que le reste des bâtiments promis irait le rejoindre en

⁵² Daniel Dessert, *Argent, pouvoir et société au Grand Siècle*, Paris, Fayard, 1984, p. 165-166. Pour de plus amples détails au sujet de la situation financière en Hollande à cette époque, vous pouvez consulter la section intitulée *La réorientation de la guerre de Hollande*, du chapitre II de cette thèse.

⁵³ Philippe de Villette-Mursay, *op.cit.*, p. 92.

⁵⁴ E. H. Jenkins, *op.cit.*, p. 71. Depuis l'époque de la guerre de Trente Ans (1618-1648), la marine de guerre espagnole était tombée dans une longue période de déclin dont elle ne se relèvera jamais. (Philippe Masson, *Histoire de la Marine. Tome I. L'ère de la voile*. Paris/Limoges, éditions Charles-Lavauzelle, 1981, p. 8-10).

Sicile aussitôt que possible. Cependant il n'y eut pas de quoi célébrer, car tout ce que Ruyter obtint des Espagnols consistait en une minuscule flottille d'un seul et unique vaisseau de ligne et de neuf vieilles galères ⁵⁵.

Déçu de ses alliés, l'amiral hollandais n'hésita pas pour autant à faire cap vers la Sicile, galvanisé qu'il était par l'idée de pouvoir enfin se mesurer contre la prétendue puissante marine de guerre française, sans l'interférence des Anglais. La longue traversée de l'escadre hollandaise, ralentie par cette pénible escale en terre d'Espagne, avait toutefois laissé assez de temps à Seignelay et son père pour constituer les équipages, préparer le matériel et amasser les fonds nécessaires à la composition d'un « comité d'accueil » suffisamment puissant pour risquer un combat contre l'escadre du redoutable Michiel de Ruyter. Commandée par Duquesne et secondée par de Preuilly d'Humière (avant-garde) et Gabaret (arrière-garde), l'escadre française de Messine était, pour le moment, forte de 20 vaisseaux de ligne de hauts rangs et 6 bâtiments secondaires ⁵⁶.

Finalement, les navires de la coalition néerlandais-espagnole parvinrent en vue de la Sicile au tout début du mois de janvier 1676. Incapable de s'approcher de la côte à cause de vents contraires, Ruyter fut alors contraint de croiser au large des îles de Lipari, en attendant que le temps tourne en sa faveur et peut-être même que le reste de l'escadre promise par l'Espagne le rejoigne. Voilà cependant qu'au soir du 7 janvier, Duquesne et ses lieutenants apparurent à l'horizon. Surpris de

⁵⁵ Philippe de Villette-Mursay, *op. cit.*, p. 240.

⁵⁶ Le nombre de soldats et de pièces de canons qui composaient cette escadre française n'est pas connu. Charles de La Roncière, *Histoire de la marine...*, p. 618-619 ; Philippe de Villette-mursay, *op. cit.*, p. 93 et E. H. Jenkins, *op.cit.*, p. 71.

constater que les Français alignaient à peu près autant de vaisseaux que lui ⁵⁷ et donc que leur puissance de feu devait nécessairement être supérieure à celle de son escadre (rappelons-nous qu'à cette époque, les vaisseaux français étaient généralement de plus haut rang que ceux des Hollandais et donc, mieux pourvus en canons ⁵⁸), Ruyter tenta d'abord de replier sa flotte vers la ville de Palerme. Rattrapé par les Français à l'extrémité ouest de l'archipel de Lipardi (l'île d'Alicudi) au matin du 8 janvier, il fut alors contraint d'engager le combat ⁵⁹.

L'amiral hollandais avait néanmoins réussi à faire manoeuvrer sa flotte de façon à ce qu'elle adopte une parfaite formation de combat, au moment même où les vaisseaux de Preuilly d'Humière, qui avançaient à toute vitesse et dans un certain désordre, s'apprêtaient à fondre sur lui ⁶⁰. C'est alors que s'engagea un féroce accrochage entre les avant-gardes française et hollandaise. Ensuite, le corps de bataille de Duquesne ouvrit le feu contre le centre hollandais (corps de bataille), commandé par Ruyter, alors que l'arrière-garde de Gabaret se rapprochait pour engager les bâtiments de Den Haen au combat. Sachant que l'avantage de ses vaisseaux reposait surtout sur leur puissance de feu, Duquesne voulait donc à tout prix «...que ses coups portassent et que rien ne fût

⁵⁷ Avant son départ de Hollande, on informa Ruyter que les Français ne seraient vraisemblablement pas en mesure de mobiliser plus d'une douzaine de vaisseaux de ligne pour protéger Messine. (Charles de La Roncière, *Histoire de la marine...*, p. 619). Ici, il semble bien que les autorités hollandaises avaient mal estimé le potentiel militaire de la France, ou peut-être ont-ils oublié que Colbert était à la fois ministre des Finances et ministre de la Marine?

⁵⁸ Voir chapitre II.

⁵⁹ *Ibid.*

⁶⁰ *Ibid.*, p. 620.

perdu ⁶¹» et ce, même si cette tactique risquait de disloquer les rangs de la formation de combat. Ingénieusement coordonnée par le lieutenant-général et ses seconds, la canonnade française fut si intense qu'elle finit par contraindre Ruyter à faire régulièrement rabattre son escadre sous le vent pour éviter d'encaisser la pleine charge du feu français ⁶².

Après dix longues heures de canonnade, Ruyter, qui avait longtemps espéré voir poindre à l'horizon les autres navires de l'escadre promise par le roi d'Espagne, se résolut finalement à retirer ses forces du champs de bataille - considérablement abîmées par la puissante artillerie française ⁶³. À ce moment, les galères espagnoles, qui étaient restées inactives sur les côtes de l'île d'Alicudi pendant presque tout le combat à cause de fortes vagues, surgirent ; mais seulement pour remorquer les navires les plus endommagés jusqu'au port de Palerme ⁶⁴. N'ayant pas ordonné de poursuite, Duquesne et les siens s'empressèrent plutôt de crier victoire.

Telle fut l'issue de la bataille d'Alicudi, que l'histoire a bien voulu reconnaître comme étant la première victoire maritime française contre la Hollande, durant cette guerre. Des deux côtés, les dommages étaient relativement importants. Les Français enregistrèrent plus de 400 blessés ou tués, contre 80 morts et 184 blessés chez les Néerlandais-Espagnols. Bien que la majorité des vaisseaux en présence (surtout ceux de Ruyter) sortirent considérablement mutilés par ce difficile combat,

⁶¹ *Ibid.*, p. 621.

⁶² E. H. Jenkins, *op.cit.*, p. 73.

⁶³ Philippe de Villette-Mursay, *op.cit.*, p. 240.

⁶⁴ E. H. Jenkins, *op.cit.*, p. 73.

Duquesne n'en perdit pas un seul. Pour sa part, Ruyter n'eut qu'un vaisseau de coulé ; et aucun bâtiment espagnol ne fut perdu ⁶⁵. Or, que les Néerlandais-Espagnols parlent d'une simple retraite tactique de leur flotte coalisée à Alicudi, ou que les Français clament une difficile mais victorieuse bataille importe peu, puisque tous savaient fort bien que la partie était encore loin d'être terminée.

Néanmoins, la nouvelle de cette semi-victoire de Duquesne contre Ruyter arriva à Versailles et dans toute l'Europe, avec l'effet d'une bombe. Rassuré par ces deux apparentes réussites militaires de suite (Stromboli et Alicudi) dans les eaux siciliennes, Louis XIV commençait alors à entrevoir les profits de ses énormes investissements dans la machine de guerre navale française. Dans de telles circonstances, Sa Majesté autorisa même Colbert à réviser le budget du ministère de la Marine à la hausse, en lui permettant d'accorder un financement supplémentaire de l'ordre de 3 000 000 de livres pour l'année 1677 - ce qui éleva le budget à environs 11 000 000 de livres ⁶⁶.

Au ministère de la Marine, Seignelay et son père, qui avaient qualifié la victoire de Stromboli d'un coup de chance pour le lieutenant-général Duquesne, s'étonnèrent de ce second succès et de ses conséquences si positives. À ce sujet, quelques mois avant le combat d'Alicudi, Colbert avait dit à son fils : « [La flotte] sera commandée par Duquesne, et c'est ce qui me met en peine, ne formant dans mon esprit aucune comparaison entre la teste et le cœur de Duquesne et

⁶⁵ Charles de La Roncière, *Histoire de la marine...*, p. 623-624.

⁶⁶ Patrick Villiers, *op.cit.*, p. 58.

celles de Ruyter ⁶⁷». Mais en bout de ligne, ce qui avait vraiment donné à Alicudi l'allure d'une importante victoire française repose tout simplement sur le fait qu'un officier général aux talents discutables (*i.e.* Duquesne), était parvenu à chasser du champ de bataille la redoutable marine hollandaise et son très célèbre chef - considéré par plusieurs comme étant le plus grand marin du siècle -, Michiel de Ruyter. Bref, l'homme qui avait vu sa réputation pratiquement ruinée par les déboires de Solebay en 1672 ⁶⁸, venait soudainement de se racheter aux frais « du meilleur des meilleurs ».

Ébloui par les rumeurs populaires qui exagéraient plus souvent que moins l'exploit du vieux Duquesne, Vivonne dira même de son collègue que « ...le ciel lui réservait ce jour de gloire sur la fin de sa vie pour couronner ses belles lumières et son expérience aux yeux de toute l'Europe...⁶⁹ ». En un instant, la semi-victoire de la flotte du Roi-Soleil à Alicudi venait presque de se transformer en triomphe, revitalisant ainsi complètement le moral des marins français, qu'ils aient été officiers ou matelots.

Cependant, Colbert n'était pas dupe. En fait, le ministre voulait éviter à tout prix que les marins français ne s'enlisent dans cette apparence de gloire en croyant Ruyter vaincu. Dans une lettre adressée à Seignelay au début du mois d'avril 1676, il va même jusqu'à stipuler que : «... [malgré cette victoire], il faut penser continuellement que Ruyter est le maistre à présent des mers

⁶⁷ Pierre Clément, *Lettres.... Tome III, I^{re} partie....*, p. 147.

⁶⁸ Voir chapitre II.

⁶⁹ Charles de La Roncière, *Histoire de la marine....*, p. 623.

de Sicile...⁷⁰». En s'imaginant un tel scénario, le grand Colbert était en fait plus près de la réalité qu'il ne l'imaginait. Ainsi, peu de temps après la bataille d'Alicudi, Ruyter avait reçu les renforts promis par l'Espagne, c'est-à-dire 9 vaisseaux et 2 navires de classes secondaires⁷¹, commandés par l'amiral Francisco de La Cerda, et, tout en faisant réparer et ravitailler sa flotte, il ordonna que des patrouilles aient lieu au nord-est de la Sicile dans l'espoir de provoquer les Français à reprendre le combat⁷².

Entre temps, les forces de Duquesne firent jonction avec l'escadre du lieutenant-général Guillaume d'Alméras, composée de 10 vaisseaux et 13 bâtiments secondaires, que le marquis de Seignelay avait fait envoyer en renfort au tout début du mois de janvier 1676, peu avant la bataille d'Alicudi⁷³. Bien au courant de la nouvelle taille de l'armada française de Sicile, Ruyter et de La Cerda ne changèrent pourtant pas leurs plans. Mais à la fin du mois de mars, Duquesne n'avait pas encore bougé, préférant sans doute que les bâtiments de sa flotte soient promptement réparés et réapprovisionnés avant de tenter un nouvel affrontement⁷⁴. C'est alors que les chefs coalisés décidèrent d'employer les grands moyens pour faire sortir les Français en mer, en lançant une

⁷⁰ Pierre Clément, *Lettres.... Tome III, I^{re} partie....*, p. 149.

⁷¹ Philippe de Villette-Mursay, *op.cit.*, p. 93.

⁷² Charles de La Roncière, *Histoire de la marine....*, p. 624.

⁷³ En cette occasion, le lieutenant-général d'Alméras fut appelé à se placer sous les ordres du lieutenant-général Duquesne, plus ancien et plus expérimenté que lui. Philippe de Villette-Mursay, *op.cit.*, p. 93 et 242.

⁷⁴ Charles de La Roncière, *Histoire de la marine....*, p. 624-625.

attaque contre la forteresse d'Agosta, sous contrôle français, le 19 avril suivant ⁷⁵. Cette fois-ci Duquesne, pressé par le vice-roi Vivonne, ne tarda pas à répondre à cette provocation.

Trois jours plus tard, toute la flotte française de Sicile, soit 30 vaisseaux et une quinzaine de bâtiments secondaires, se présenta devant les murs d'Agosta. Avec d'Alméras à l'avant-garde, Duquesne aux commandes du corps de bataille et Gabaret à l'arrière-garde, les Français disposaient probablement d'un peu plus de 10 000 hommes et de 1772 canons. Devant eux, la flotte néerlandaise s'était mise en formation de combat et alignait maintenant 27 vaisseaux et une bonne vingtaine de navires secondaires ⁷⁶. Ruyter, qui, quelques jours auparavant, eut une sérieuse dispute avec La Cerda au sujet de la stratégie à adopter pour organiser les forces coalisées, avait fini par se voir obligé de concéder le commandement suprême de la flotte à son collègue espagnol, lui-même soutenu sans réserve par le vice-roi Fabrice de Toledo. Ainsi, l'ordre de bataille fut comme suit : Ruyter se retrouva à l'avant-garde, La Cerda et les Espagnols composaient tout le corps de bataille et Den Haen gardait, comme à Alicudi, le commandement de l'arrière-garde ⁷⁷. Face aux Français, les coalisés brandirent quelque 1450 pièces de canons ⁷⁸.

⁷⁵ *Ibid.*, p. 627.

⁷⁶ Philippe de Villette-Mursay, *op.cit.*, p. 93.

⁷⁷ E. H. Jenkins., *op.cit.*, p. 73-74.

⁷⁸ Ici, le nombre d'hommes embarqués sur les flottes française et néerlandaise-espagnole n'est pas connu avec précision. La Roncière, commentant une de ses sources (voir *Histoire de la marine*..., p. 628, note no 3), stipule la possibilité que les forces françaises aient compté plus de 10 000 hommes au début de la bataille, alors que les Hollandais, à eux seuls, n'en auraient disposé que de 4 500. Cependant, aucune information n'est donnée par La Roncière, ou par tout autre auteur de ma connaissance, sur la composition de l'escadre espagnole de La Cerda en nombre d'hommes.

Vers trois heures de l'après-midi, Ruyter gagna l'initiative grâce à un vent favorable et lança aussitôt ses navires sur ceux du lieutenant-général d'Alméras. « Résolu de faire plier l'avant-garde [française] pour venir plus aisément à bout du reste, il (Ruyter) attaqua [de si près que les hommes étaient] à portée de pistolet ⁷⁹»! Dans de telles conditions, la bataille ne tarda pas à se transformer en un sanglant affrontement. Bientôt, le vaisseau amiral hollandais, *L'Eendragt*, sur lequel était Ruyter, entra en contact avec *Le Lys*, vaisseau du lieutenant-général d'Alméras. Dans la confusion du combat, le destin avait réuni ces deux hommes, véritables héros de la bataille, afin qu'ils se livrent à un terrible duel à mort :

Au bout d'une demi-heure (c'est-à-dire vers 3h30), Ruyter le premier tomba, le pied gauche emporté [par un coup de canon] et la cheville droite brisée... [Toujours conscient], le vieux marin continua [néanmoins] à encourager ses hommes.... si bien que personne... ne se douta du grave événement. Une heure après, Guillaume d'Alméras était tué, ⁸⁰... [par un boulet ⁸¹].

Au même moment, Duquesne parvint presque à portée de tir des bâtiments de La Cerda, mais celui-ci, disposant de peu de munitions ⁸², préféra garder ses distances avec le commandant en chef français jusqu'au coucher du soleil. Toutefois, le vieux lieutenant-général ne demeura pas pour autant inactif et détacha aussitôt trois des plus gros vaisseaux de son corps de bataille pour soutenir le feu de l'avant-garde française contre la division de Ruyter. Aux extrémités arrières des formations de combat, Gabaret et Den Haen ne purent faire autrement que de suivre le rythme de leurs corps de bataille respectifs et n'entrèrent donc en contact qu'à la tombée de la nuit.

⁷⁹ *Ibid.*, p. 629.

⁸⁰ *Ibid.*, p. 630.

⁸¹ Pierre Clément, *Colbert...*, Tome III, 1^{re} partie...(suite), p. 8 (note no 2).

⁸² François Bluche, *op.cit.*, p. 377.

Finalement, le combat ne devint total que vers huit heures du soir ⁸³. Sans coups d'éclats ni manoeuvres hasardeuses, les flottes rivales se canonnèrent frénétiquement pendant encore quelque temps. Deux heures plus tard, la ligne coalisée commençait à chanceler dangereusement face à la puissance de feu française et, prévoyant un manque de munitions, La Cerda profita de l'occasion pour ordonner la retraite générale vers le port de Syracuse, situé à une vingtaine de kilomètre au sud d'Agosta ⁸⁴. Malgré que Duquesne n'engagea qu'une lâche poursuite de l'ennemi, la victoire était une fois de plus française.

La bataille d'Agosta avait causé de sérieux dommages aux navires, mais surtout du côté des Néerlandais-Espagnols ⁸⁵. Dans le camp français, aucun vaisseau n'avait été coulé, mais environ 500 hommes furent blessés ou tués, dont d'Alméras. Chez les coalisés, on compte environ 700 victimes, dont Ruyter, sans toutefois enregistrer la perte de bâtiments de ligne et ce, malgré l'infemale canonnade française ⁸⁶. Or, la mort du légendaire amiral hollandais Michiel de Ruyter, qui succomba à ses blessures 7 jours plus tard, soit le 29 avril 1676, fut sans nul doute la plus grande perte des coalisés. Qu'ils aient été officiers ou hommes du rang, ceux-ci étaient complètement bouleversés par cet événement ⁸⁷. Vaincus et découragés, les coalisés mirent ensuite le cap sur

⁸³ *Ibid.*, p. 632-633 et E. H. Jenkins, *op.cit.*, p. 74.

⁸⁴ Philippe de Villette-Mursay, *op.cit.*, p. 236.

⁸⁵ Agosta fut la scène d'une des plus grandes canonnades de toute la guerre de Hollande. En fait, il semble que les bâtiments français y auraient tirés près de 30 000 coups, endommageant donc très sérieusement les navires de la coalition néerlandais-espagnole. Philippe Masson, *op.cit.*, p. 116.

⁸⁶ Ces données excluent les navires de classes secondaires. *Ibid.*

⁸⁷ Philippe de Villette-Mursay, *op.cit.*, p. 408.

Palerme ⁸⁸, où ils devaient s'arrêter pour entreprendre quelques réparations de fortune sur les navires les plus endommagés de leur flotte, tout en discutant de l'avenir de la présence des forces de l'alliance de La Haye dans les eaux siciliennes, sérieusement remis en question après de tels événements.

Quand la nouvelle de la mort du grand Ruyter arriva à Versailles, le Roi-Soleil lui-même voulut rendre hommage « au meilleur des meilleurs » en disant de lui qu'il fut «...un homme qui faisait honneur à l'humanité ⁸⁹». Pourtant, de cette tragique disparition naquit bientôt une nouvelle étoile : Abraham Duquesne. Après Agosta, le vieux lieutenant-général était tout simplement devenu, un peu à cause de la mort du lieutenant-général d'Alméras, mais surtout parce qu'il commandait en chef lors de ladite bataille, l'architecte de l'effondrement du moral des forces néerlandais-espagnols ⁹⁰. D'ailleurs, avec deux victoires consécutives contre Ruyter, la réputation de l'homme ne tarda pas à atteindre des proportions légendaires, voire même égales à celles de son défunt ennemi. Les talents de commandement du lieutenant-général Duquesne, pensaient Seignelay et son père, étaient en réalité bien loin d'égaler ceux de Ruyter, mais puisqu'il était le doyen des officiers généraux de la marine militaire et qu'il avait commandé la flotte française aux victoires d'Alicudi et d'Agosta, il était appelé à devenir une légende vivante : le symbole incarné de la puissance maritime du Roi-

⁸⁸ E. H. Jenkins, *op.cit.*, p. 74.

⁸⁹ Philippe de Villette-Mursay, *op.cit.*, p. 408.

⁹⁰ Pierre Clément, *Colbert..., Tome III, 1^{re} partie... (suite)*, p. 10.

Soleil. Bref, la marine du temps des Colbert avait enfin trouvé sa source d'inspiration... son héros⁹¹. Invariablement, «...la bataille d'Agosta marque l'apogée de la guerre [de ligne] en Méditerranée...⁹²», à l'honneur de la France et des intérêts de Seignelay et de son père à la cour de Louis XIV.

Pour en finir une fois pour toute avec la présence néerlandaise-espagnole en mer de Sicile, il fallait encore les en expulser, pensait sans doute le marquis de Seignelay. Or, la débâcle morale que les coalisés avaient subie à Agosta devait nécessairement être suivie de la destruction de leur flotte, si la marine de guerre française voulait réellement triompher de la soi-disant première puissance maritime d'Europe - la Hollande - et de son alliée Espagnole. Au mois de mai 1676, Seignelay entreprit alors de renforcer l'escadre française de Sicile⁹³ en expédiant 25 galères supplémentaires⁹⁴. Selon toute vraisemblance, le fils du grand Colbert souhaitait toujours qu'à ce stade-ci du conflit, Louis XIV reconnaisse enfin l'énorme valeur stratégique qu'une conquête totale de la Sicile pourrait donner à la France, une fois la menace de la flotte des Néerlandais-Espagnols complètement écartée.

⁹¹ Les succès militaires de Duquesne à Alicudi et Agosta, qui souvent ne sont pas directement attribuables à son action personnelle, ont été largement amplifiés par la postérité. À ce sujet, veuillez consulter la section intitulée « La légende dorée d'Abraham Duquesne », dans le livre de Daniel Dessert, *La Royale*..., p. 239-248.

⁹² Philippe Masson, *op.cit.*, p. 117.

⁹³ Plus tôt, Louis XIV avait demandé au marquis de Seignelay de placer son ami le duc de Vivonne, vice-roi et donc chef légitime des forces françaises en Sicile, à la tête de la flotte pour que celui-ci ait l'honneur de commander l'assaut final contre les Néerlandais-Espagnols. Persuadé de la bravoure du duc, mais un peu moins de sa qualité en tant que commandant en chef de la flotte (comme c'était aussi le cas avec Duquesne), le fils du grand Colbert était néanmoins assuré que la passation du commandement entre Duquesne et Vivonne consoliderait le sentiment d'appartenance du peuple sicilien envers l'autorité monarchique française de Messine. E. H. Jenkins, *op.cit.*, p. 74.

⁹⁴ Charles de La Roncière, *Histoire de la marine*..., p. 638.

Mais en fait, c'est justement la possibilité qu'une telle entreprise militaire puisse avoir lieu que le Roi-Soleil voulut exploiter, afin de gagner du terrain dans les négociations pour la paix en Europe ⁹⁵. Pendant ce temps, Hollandais et Espagnols s'accusèrent mutuellement d'être responsables de la défaite d'Agosta. Comme aux temps de l'alliance anglo-française, les disputes entre commandants alliés éclatèrent au grand jour et cela, aux dépens de « l'esprit » de leur coalition ⁹⁶.

Cherchant à profiter de ces circonstances tumultueuses au sein du haut commandement néerlandais-espagnol, Vivonne (corps de bataille), Duquesne (avant-garde) et Gabaret (arrière-garde) avaient rassemblé toute la flotte de Sicile, incluant les 25 galères que Seignelay venait de leur envoyer, et lancé un formidable raid contre les bâtiments coalisés stationnés dans le port de Palerme ⁹⁷, en un bel après-midi du 2 juin 1676. Grâce à une tactique de défense en demi-cercle mise en place trop tardivement par le haut commandement de la flotte coalisée, maintenant constitué de l'amiral Espagnol Harra, remplaçant l'incompétent La Cerda au corps de bataille, du contre-amiral Den Haen, successeur de Ruyter à l'avant-garde, et de son collègue le contre-amiral Middelandt à l'arrière-garde, les Français avaient été en mesure de bénéficier d'une initiative inespérée ⁹⁸.

⁹⁵ Dans un mémoire que Seignelay adressa à son père en septembre 1676, on constate l'importance du trafic maritime entre les grands ports du Levant (Toulon et Marseille) et les territoires français de Sicile: laissant ainsi entrevoir l'idée d'une préparation de conquête totale de l'île. Pierre Clément, *Colbert..., Tome III, II^e partie...*, p. 355-362.

⁹⁶ Ouvertement accusé d'incompétence par les Hollandais, La Cerda fut rétrogradé par le vice-roi Fabrice de Toledo et remplacé par un dénommé Diego Harra. E. H. Jenkins, *op.cit.*, p. 74.

⁹⁷ Forces analogues à celles de la bataille d'Agosta.

⁹⁸ Charles de La Roncière, *Histoire de la marine...*, p. 638-640.

Vers deux heures de l'après-midi, Duquesne « ouvrit le bal » en lançant ses forces contre le dispositif avancé des coalisés. Au même moment, Vivonne avait ordonné à ses galères de couvrir l'avant-garde en bombardant intensément le flan arrière des Néerlandais-Espagnols. Profitant d'un vent qui soufflait la fumée créée par la canonnade de couverture des galères directement sur le centre ennemi, les brûlots français, discrètement escortés par quelques vaisseaux de Gabaret, se jetèrent alors à toute vitesse contre le corps de bataille néerlandais-espagnol et ce, sans même être vus ! Inévitablement, les coalisés subirent cette attaque surprise de plein fouet. En fait, les plus gros vaisseaux de leur flotte, tel que le *Nuestra Senora del Pilar*, vaisseau amiral des Espagnols, s'étaient avérés être des cibles de choix et bientôt, une demi-douzaine d'entre eux flambaient comme des torches ⁹⁹. L'effet de panique qui résulta de cette audacieuse attaque des brûlots se répandit à la vitesse de l'éclair dans les rangs des coalisés et, en début de soirée, ceux-ci retraits dans la confusion la plus totale ¹⁰⁰.

Outre les quelque huit brûlots qui explosèrent pour faire sauter les plus gros vaisseaux ennemis, la marine française n'eut que 200 blessés et tués ¹⁰¹. Chez l'ennemi, les pertes étaient cependant catastrophiques : 7 vaisseaux avaient été coulés, 3 étant à la Hollande et 4 à l'Espagne,

⁹⁹ *Ibid.*, p. 640-642. Veuillez prendre note que c'est bien là, à Palerme, la seule fois que la marine française fit pleinement usage du potentiel de ses galères et brûlots pendant la guerre de Hollande (André Zysberg, *op. cit.*, p. 266 à 268).

¹⁰⁰ Les vaisseaux coalisés qui avaient survécu au raid sur Palerme s'en retournèrent aussitôt dans leurs pays d'origine, soit l'Espagne et la Hollande, après une brève escale à Naples, en Italie.

¹⁰¹ Philippe de Villette-Mursay, *op. cit.*, p. 382.

et environ 3000 hommes avaient péri ¹⁰². Du même coup, Vivonne et les siens avaient envoyé à la mort tous les membres du haut commandement néerlandais-espagnol de Sicile qui avaient survécu à Ruyter. L'amiral Harra et le contre-amiral Middelandt, étaient tous deux morts noyés - leurs vaisseaux ayant coulé pendant l'attaque des brûlots. Den Haen, ce vétéran d'Alicudi et d'Agosta, avait eu la tête emportée par un boulet de canon. Et enfin, La Cerda, ex-commandant en chef de la flotte coalisée devenu bras droit de l'amiral Harra, avait péri dans l'incendie de son vaisseau, lui aussi victime de la terrible attaque de brûlots ¹⁰³. En ce jour du 2 juin 1676, les puissances de la grande alliance de La Haye avaient donc vu la fin de leurs entreprises maritimes contre la France. Bref, la victoire de la marine française au combat était complète.

La fin de la guerre de Hollande (1677-1679)

Les derniers coups de canons

Les victoires françaises de 1675-1676 avaient non seulement permis à la force navale de Louis XIV d'affirmer sa prééminence en Europe - prestige arraché à la Hollande - , mais elles ont aussi précipité les négociations pour la paix, mollement entamées depuis l'automne 1675 dans une

¹⁰² Pour le nombre de vaisseaux perdus, veuillez consulter Daniel Dessert, *La Royale...*, p. 332. Pour le nombre de pertes en vies humaines, veuillez consulter Philippe de Villette Mursay, *op.cit.*, p. 382.

¹⁰³ Charles de La Roncière, *Histoire de la marine...*, p. 641-642.

ville située sur la frontière néerland-rhénane : Nimègue ¹⁰⁴. À bout de ressources, la Hollande et ses alliés commencèrent finalement à céder face à la pression des puissantes armées de terre et de mer du Roi-Soleil. En fait, la lente mais persistante contre-attaque de Louvois, initiée par la célèbre campagne dite « de l'hiver 1675 » en terre alsacienne- rhénane ¹⁰⁵ et suivie par le raid des Flandres, qui eut lieu de l'automne 1676 au printemps 1677, avait sérieusement compromis l'intégrité de la grande alliance ¹⁰⁶. Cependant, cette situation, avantageuse pour la France, n'aurait certainement pas été possible sans les victorieuses campagnes qu'orchestrèrent Seignelay et l'état-major de la marine en mer méditerranéenne (en plus des quelques incursions surprises de la marine française dans les colonies hollandaises des Antilles, au cours de l'années 1677 ¹⁰⁷).

En désespoir de cause, les Hollandais jouèrent alors leur dernière carte, en tentant d'effectuer un rapprochement politique avec l'Angleterre, royaume officiellement neutre depuis février 1674. À cet effet, il semble que le gouvernement de Charles II d'Angleterre, craignant la menace d'une hégémonie maritime française, accepta d'entrer en négociation secrète avec des émissaires de

¹⁰⁴ Joël Cornette, *Chronique...*, p. 243.

¹⁰⁵ François Bluche, *op. cit.*, p. 371-372.

¹⁰⁶ *Ibid.*, p. 395-396.

¹⁰⁷ Quatre « accrochages » coloniaux eurent lieu entre les marines française et hollandaise au cours de l'année 1677. Le 3 mars à l'île de Tobago, le 13 juillet à l'île d'Ouessant, le 1^{er} novembre à Gorée (prise par les Français) et finalement le 10 décembre, Tobago subit une seconde attaque et tomba aux mains du vice-amiral d'Estrées. Il est à noter que des escadres de moins d'une douzaine de vaisseaux furent impliquées dans chacun de ces brefs affrontements. Philippe de Villette-Mursay, *op.cit.*, p. 93.

Guillaume d'Orange dès le printemps 1676, afin d'étudier les possibilités d'une éventuelle coopération financière dans la guerre contre la France ¹⁰⁸.

Toutefois, l'événement demeura sans répercussion politique d'importance ¹⁰⁹ jusqu'en novembre 1677, époque où le prince d'Orange épousa la princesse Mary d'York, devenant du même coup un candidat potentiel au trône d'Angleterre ¹¹⁰. À la cour du Roi-Soleil, l'annonce d'une telle nouvelle sema une profonde confusion. Plus que tout le monde, les Colbert craignaient que ce mariage ne débouche sur une alliance militaire entre ces deux États maritimes (Angleterre et Hollande), dont la combinaison de leurs flottes de guerre remettrait inévitablement en question la position prédominante de la marine française en Europe, acquise depuis l'épisode de la grande campagne méditerranéenne.

Or la situation financière du royaume de France, en difficulté depuis 1674-1675, avait atteint son seuil critique en 1677-1678 et, conséquemment, Louis XIV avait tout intérêt à désirer la paix. Cherchant à dissimuler cette faiblesse, tout en « ...[montrant] sa force... afin de désarmer les

¹⁰⁸ Cette information fut rapportée à Louis XIV par Colbert lui-même, qui avait vraisemblablement reçu la nouvelle de son frère, Charles Colbert, alors ambassadeur de France en Angleterre. Pierre Clément, *Lettres..., Tome III, 1^{re} partie...(suite)*, p. 33 à 36.

¹⁰⁹ Ici, il semble que Louis XIV savait que l'Angleterre, depuis le printemps 1676, violait régulièrement sa neutralité en laissant ses navires marchands participer à d'importantes activités commerciales avec les Espagnols et les Hollandais en Europe, en Italie et en Sicile. Cependant, le Roi-Soleil préféra fermer les yeux sur cette affaire quand Charles II d'Angleterre lui affirma « du bout des lèvres » qu'il n'approuvait pas ces activités illicites. Vraisemblablement, le roi de France avait compris qu'il n'était pas à son avantage de s'aliéner l'Angleterre, au moment où la guerre de Hollande tirait à sa fin. *Ibid.*

¹¹⁰ Mary était la fille du duc d'York, ancien chef de la coalition anglo-française (voir le chapitre II de cette thèse), et donc la nièce du roi d'Angleterre. Joël Cornette, *Chronique...*, p. 259.

prétentions de ses adversaires... ¹¹¹», le roi cessa d'abord d'envoyer des subsides à Charles II ¹¹² et ensuite, autorisa Seignelay à renforcer la flotte en mer Méditerranée, afin de prévenir toute possibilité d'intervention anglaise contre les positions françaises en Sicile, qui eussent été menacées par ce rapprochement politique ¹¹³. Néanmoins, cette tentative d'intimidation de Louis XIV n'empêcha pas la signature d'une alliance défensive néerlandais-anglaise, le 10 janvier 1678 à La Haye ¹¹⁴. Quelques jours plus tard, Charles II d'Angleterre obtenait l'appui complet du parlement britannique pour mobiliser ses armées de terre et de mer ¹¹⁵. En France, on n'attendait plus que la déclaration de guerre du roi d'Angleterre, ce qui devait, selon toute vraisemblance, être l'étape suivante de cette escalade diplomatique ¹¹⁶.

Alors que les Anglais se mobilisent et que le duc d'York, ancien chef de la coalition anglo-française en 1672, « ...se déclare prêt à présent à combattre d'Estrées sur mer... ¹¹⁷», Louis XIV, pressé par les événements et voulant à tout prix éviter de confronter une coalition navale regroupant à la fois l'Angleterre, la Hollande et l'Espagne, consentit alors à sacrifier une partie de ses conquêtes... pour sauvegarder sa gloire. Fidèle à la politique protectionniste du « pré-carré » de

¹¹¹ Jean-Christian Petitfils, *op.cit.*, p. 399.

¹¹² *Ibid.*

¹¹³ Pierre Clément, *Lettres.... Tome III, I^{re} partie...(suite)*, p. 73.

¹¹⁴ Joël Cornette, *Chronique....*, p. 263.

¹¹⁵ Jean-Christian Petitfils, *op.cit.*, p. 399.

¹¹⁶ Pierre Clément, *Lettres.... Tome III, II^e partie....*, p. 202.

¹¹⁷ Philippe de Villette-Mursay, *op.cit.*, p. 343.

l'ingénieur Vauban, Louvois avait su gagner la confiance du roi en cette matière et exhorta Sa Majesté à faire un geste de bonne foi pour montrer son désir de faire la paix à toute l'Europe, en abandonnant les territoires occupés de Sicile, qui d'ailleurs n'avaient plus leur raison d'être stratégique initiale ¹¹⁸. Toutefois, depuis les francs succès de la grande campagne méditerranéenne, le roi avait pris connaissance de l'importance géo-stratégique de la Sicile, si longuement vantée par Seignelay, et hésita. Mais bientôt, devant l'insistance pressente de Louvois, qui tenait simplement à ce que le roi se détourne des entreprises navales et investisse plus amplement dans les campagnes terrestres, et même celle de Colbert, qui voulait la paix pour rétablir les finances et la marine de commerce, Louis XIV finit par se rendre à l'évidence et ordonna à Vivonne et Duquesne de rapatrier entièrement les forces françaises de Sicile ¹¹⁹.

Commencée dès la mi-février 1678, l'évacuation de la ville de Messine et des autres places siciliennes acquises par les Français au bout de trois années et demie de campagne, se fit en un temps record. En l'espace d'un mois, plus aucun sujet du Roi-Soleil n'était sur l'île ¹²⁰. Abandonnés à eux-mêmes, les rebelles messinois ne tardèrent pas à retomber sous le joug de Fabrice de Toledo, le vice-roi espagnol de Sicile ¹²¹. Pour l'instant, les rêves de conquêtes méditerranéennes de Seignelay n'étaient plus, alors que la politique de Louvois s'apprêtait à triompher. Or, au moment où l'ordre d'abandonner Messine avait été donné, Louis XIV quittait Versailles avec une partie de

¹¹⁸ Voir la section sur le projet de conquête de la Sicile et la campagne de 1675, dans ce chapitre.

¹¹⁹ Charles de La Roncière, *Histoire de la marine...*, p. 682-683.

¹²⁰ *Ibid.*, p. 681.

¹²¹ *Ibid.*, p. 682.

sa cour pour aller assister à la prise des villes de Gand (capturée le 12 mars ¹²²) et d'Ypres (capturée le 15 mars ¹²³) - ces deux dernières conquêtes de la guerre serviront de monnaie d'échange à Nimègue, afin de favoriser la consolidation de la frontière continentale française et donc, la politique du « pré-carré ».

La paix de Nimègue

L'abandon de Messine, additionné aux brillants succès des armées françaises à Gand et à Ypres, va inévitablement précipiter la signature de la paix de Nimègue ¹²⁴. Satisfait par la fin de la présence française en Sicile, le roi d'Angleterre décide alors de faire rentrer ses vaisseaux dans la Tamise; tandis que sur le continent, la chute de Gand et d'Ypres, qui rendait particulièrement vulnérable un grand nombre de positions alliées en Flandre, avait pressé Guillaume d'Orange et les siens vers une entente pour la paix ¹²⁵. Frustré par le succès du jeu d'intimidation de l'Angleterre et par la constante semi-opposition de son père dans le projet de conquête de la Sicile depuis son origine, Seignelay fera alors la constatation suivante, d'une véracité presque prophétique : « Qui semble vouloir disputer l'empire de la mer aux Anglais, les touche dans la partie la plus

¹²² *Ibid.*, p. 686.

¹²³ Joël Cornette, *Chronique...*, p. 263.

¹²⁴ André Corvisier, *op.cit.*, p. 270.

¹²⁵ Il semble que la promesse de Louis XIV de verser six millions de livres en subside à Charles II sur trois ans ait largement contribué au maintien de la paix entre la France et l'Angleterre. Jean-Christian Petitfils, *op.cit.*, p. 399-400.

sensible ¹²⁶». Enfin, voilà qu'un armistice général est proclamé le 16 mai et que le premier traité de paix, celui qui concerne la France et la Hollande, est signé le 10 août suivant. Le 17 septembre sera le tour de l'Espagne de faire la paix et le 5 février 1679, c'est finalement l'Empire et ses princes qui signent ¹²⁷.

[En bout de ligne], Louis XIV rend Maastricht et Gand, mais garde la Franche-Comté et plusieurs places dans les Flandres. La France restitue les places les plus avancées et les plus vulnérables.... et elle obtient en compensation des places qui formaient un territoire plus compact... Cela permettait de concevoir une frontière plus linéaire et non une zone trouée d'enclaves étrangères. [De plus], la France renonce [aux avantages tarifaires de 1667 avec la Hollande], qui étaient particulièrement chers à Colbert ¹²⁸.

Bref, telle fut la paix de Nimègue: un véritable triomphe pour la politique du « pré-carré ». Au premier coup d'oeil, la prépondérance militaire de la France en Europe semble s'être solidement confirmée ¹²⁹, plus aux dépens de l'Espagne que de la Hollande - cela va sans dire. Alors que le Roi-Soleil savoure les fruits de la victoire et déclare exagérément : « Ma volonté seule a conclu cette

¹²⁶ Ces propos de Seignelay sont cités par Philippe Masson dans *Histoire de la marine*..., p. 120.

¹²⁷ « ...les traités de Saint-Germain-en-Laye (29 juin 1679) et de Fontainebleau (2 septembre 1679), complètent la paix de Nimègue... » en réglant le cas des belligérants de la Baltique, soit la Suède et ses ennemis (Hollande, Danemark et Brandebourg). Philippe de Vilette-Mursay, *op.cit.*, p. 343.

¹²⁸ Tel que brièvement mentionné à la fin du premier chapitre de cette thèse, la guerre des tarifs douaniers était l'une des principales raisons qui incita Colbert (et non pas Louis XIV) à désirer un conflit armé contre la Hollande, en 1672. De prime abord, Colbert espérait qu'une intervention militaire permettrait à la France de négocier des tarifs encore plus avantageux au commerce français que ceux de 1667. Malheureusement, l'enlisement de la guerre contre la Hollande et ses alliés (surtout à partir de 1673-1674) vint anéantir ces beaux projets commerciaux de Colbert. À Nimègue, le grand intérêt du roi pour la politique du « pré-carré » ne fit rien de bon pour « ressusciter » les rêves commerciaux de son ministre des Finances. Joël Cornette, *Chronique*..., p. 265.

¹²⁹ Bernard et Monique Cottret, *Histoire politique de l'Europe. XVI^e, XVII^e et XVIII^e siècles*, Paris, Ophrys, 1996, p. 134.

paix tant désirée de ceux de qui elle ne dépendait pas ¹³⁰», le parlement de Paris accentue l'illusion du triomphe du « roi des rois » en lui décernant le titre de 'Grand'. Ainsi, comme l'ont observé maints contemporains de Louis XIV, la puissance du monarque, et inévitablement celle de la France, était à son zénith en 1679 ¹³¹.

Pourtant, une analyse plus approfondie de la situation nous révèle l'existence d'une grave crise économique qui sévissait au royaume du Roi-Soleil et ce, depuis les dernières années de la guerre. Puisque Louis XIV, fortement influencé par Louvois, avait préféré sacrifier les avantages économiques que ses diplomates auraient pu tirer des négociations de Nimègue au profit d'intérêts politico-militaires de nature territoriale, Colbert faisait désormais face à de graves difficultés dans son projet de rétablissement des finances de la France victorieuse. Frappée de plein fouet par Nimègue, la confiance des investisseurs était à un niveau critique. Ainsi, il n'était pas rare de voir des gens de la bourgeoisie française fermer les portes de leurs commerces ou industries en France, pour ensuite transférer leurs capitaux vers des régions plus prospères de l'Europe, telles que l'Angleterre, l'Allemagne du nord et même la Hollande ¹³².

¹³⁰ Ces célèbres paroles que Louis XIV prononça en 1679, ont été tirées du livre de Jean-Christian Petitfils, *op.cit.*, p. 401.

¹³¹ François Bluche, *op.cit.*, p. 385.

¹³² Jean-Christian Petitfils, *op.cit.*, p. 401-402.

À partir de 1679, alors que Louvois s'emploie assidûment à implanter le gigantesque système de fortification du « pré-carré » sur les frontières du royaume ¹³³, Colbert dut pour sa part se résoudre à adopter une série de politiques financières draconiennes pour à la fois soutenir les vastes projets du ministre de la Guerre et éviter une éventuelle banqueroute de la France ¹³⁴. Bref, comme le nota si bien l'historien Michel Morineau, l'année de la paix de Nimègue marque bel et bien « la fin du petit âge Colbert » ¹³⁵; et bien évidemment, tel que le stipule André Corvisier, l'apogée de celui de Louvois ¹³⁶.

¹³³ La constitution de la « ceinture de fer », surnom que l'histoire ne tardera pas à attribuer au programme de fortifications frontalières que Louvois s'efforça d'implanter à partir de 1679, donna bientôt naissance à une ambitieuse politique d'annexion territoriale par voie légale, communément appelée la politique des « réunions » - une des causes principales de la guerre de la ligue d'Augsbourg (1689-1697). Joël Cornette, *Absolutisme et lumières. 1652-1783*, Paris, Hachette, 1993, p. 87-88. Vous pouvez aussi vous référer aux écrits de l'abbé Fénelon - tout en tenant bien compte du caractère de ses positions face à la politique étrangère louis-quatorzienne (voir la note 150 du premier chapitre) -, qui donne de très intéressants détails sur les conséquences profondes de l'application du système des « réunions » en France. Fénelon, François de Salignac de la Mothe-, *Écrits et lettres politiques, publiés par Charles Urbain*. Paris, Bossard. 1920, p. 148-149.

¹³⁴ À court terme, pour faire face aux problèmes financiers qui minaient l'avenir de l'économie de la France d'après-guerre, Colbert dut d'abord maintenir en vigueur certains impôts et taxes qui avaient été introduits spécialement pour soutenir l'effort de guerre. De plus, il semble que l'emprunt à l'étranger, que le ministre avait toujours combattu avec acharnement, était alors devenu une source de revenu indispensable pour le royaume. Vraisemblablement, la fin de la guerre de Hollande marque « ...la fin du colbertisme (mercantilisme de Colbert) en tant que dessein économique » en France. *Ibid.*, p. 402-403.

¹³⁵ À ce sujet, veuillez consulter l'article de Michel Morineau intitulé « L'arrêt du conseil d'État du 30 août 1678 et 'la fin du petit âge Colbert' », dans *L'Europe, l'Alsace et la France*, Paris, Colmar, 1986, p. 99-111.

¹³⁶ André Corvisier. *op.cit.*, p. 289.

Les leçons de la guerre (1680-1683)

L'émergence de la deuxième génération de la marine de Louis XIV.

S'empreser de prétendre, comme le fit l'historien Philippe Masson, qu'«...en dépit de vingt ans d'efforts, la greffe maritime n'a pas pris...¹³⁷» en France, serait aussi exagéré que de dire que Colbert et Seignelay n'avaient plus aucune influence sur le gouvernement de Louis le Grand après la paix de Nimègue. Certes la vision politique des Le Tellier avait fini par l'emporter sur celle des Colbert, mais cela ne remettait nullement en question l'avenir de l'armée navale française, qui était toujours considérée, et ce depuis 1676, comme étant la première d'Europe - en plus d'occuper une place de choix aux côtés de l'armée terrestre dans la politique étrangère du Roi-Soleil. Cependant, il fallait aussi prendre en considération que depuis la grande campagne méditerranéenne, l'Espagne, la Hollande et l'Angleterre, redoutaient qu'une hégémonie maritime française ne parvienne à se matérialiser sur les autres grandes mers européennes. Inévitablement, cela contribua à motiver encore plus la compétition entre ces trois royaumes et la France de Louis le Grand¹³⁸. Bref, que les Le Tellier le veuillent ou non, voilà spécifiquement pourquoi le gouvernement français devait continuer de soutenir aussi énergiquement que possible le développement de sa marine de guerre.

¹³⁷ Philippe Masson, *op.cit.*, p. 120.

¹³⁸ Le point culminant de cette rivalité eut lieu au début de la guerre de la ligue d'Augsbourg (1689-1697); là où la marine de guerre française fut au sommet de sa puissance et remporta d'importantes victoires contre ses ennemis. À cet effet, vous pouvez consulter Jean Meyer, *Béziers (1690) : La France prend le contrôle de la Manche*. Paris, Économica, 1993, p. 32 à 47 (chapitre 3).

Vraisemblablement trop occupé par l'incroyable charge de travail que lui demande le ministère des Finances au début des années 1680, le grand Colbert n'intervient alors pratiquement plus dans les affaires de la marine ¹³⁹, sauf pour tenter de remettre sur pied la marine marchande en élaborant un vaste projet législatif intitulée : *la grande ordonnance de la marine marchande* (1681) ¹⁴⁰. Pendant ce temps, son fils s'affaire à rehausser le prestige de l'armée navale, terni par l'abandon de Messine en 1678. C'est d'ailleurs dans ces circonstances que Seignelay voulut inviter Louis XIV et toute sa cour à entreprendre la tournée des grands ports du royaume de France (chose que Sa Majesté n'avait jamais faite de sa vie), persuadé qu'une telle visite renforcerait à la fois l'intérêt royal, le moral du personnel de la marine et l'opinion publique à l'égard des affaires navales. Désirant aussi visiter les places fortes des Flandres ¹⁴¹, le Roi-Soleil finira cependant par n'entreprendre, au cours de l'été 1680, que la tournée des ports de la côte du Ponant ¹⁴². Malgré

¹³⁹ Simone Goubet, « Deux ministres de la Marine : Seignelay et Pontchartrain », *Revue des questions historiques*, volume du 1^{er} semestre (janvier 1931), p. 56.

¹⁴⁰ La grande ordonnance de la marine marchande, publiée en 1681, fut la dernière grande contribution de Colbert à la marine française. Résultant de 20 longues années d'études sur la situation de la navigation commerciale en France, cet énorme code maritime (4 livres) réunissait entre les mains du ministère de la Marine « ...la police des ports, côtes et rades du royaume, la surveillance générale des gens de mer, le contrôle de la marine [de commerce], la nomination de tous les magistrats des sièges d'amirautés, la répression des crimes et délits commis sur mer ou sur les côtes [et] enfin la connaissance de tous les litiges relatifs aux contrats maritimes ». Bref, la grande ordonnance de 1681 conclut l'oeuvre de centralisation du pouvoir désirée par le grand Colbert dans les affaires de la marine marchande de France. Frédéric Maitrejean, « La flotte sous Colbert et l'ordonnance maritime de 1681 ». *Discours prononcé à la Cour impériale de Bordeaux*, Bordeaux, Imprimerie Impériale, 1868, p. 23. Pour obtenir la notice d'une version complète de l'ordonnance, consulter le répertoire de M. Blanchard, « Août 1681 - Ordonnance de Louis XIV touchant la marine », dans *Répertoire général des lois, décrets, ordonnances, règlements et instructions sur la marine. Volume I*. Paris, Imprimerie Nationale, 1849, p. 287.

¹⁴¹ Joël Cornette, *Chronique...*, p. 288.

¹⁴² Laurent Dingli, *op.cit.*, p. 105.

la brièveté de sa visite, le monarque fut visiblement très enchanté par ce qu'il avait appris sur sa marine :

J'entendrai bien mieux maintenant les lettres de marine que je faisais, car j'ai vu le vaisseau de toutes manières et faire toutes les manoeuvres, tant pour le combat que pour faire la route. Je n'ai jamais vu d'hommes si bien faits que le sont les soldats et les matelots ; si je vois jamais beaucoup de mes vaisseaux ensemble, ils me feront grand plaisir. Les travaux de marine sont surprenants, je ne m'imaginais pas les choses comme elles le sont ; enfin je suis très satisfait ¹⁴³.

Signe flagrant de l'intérêt royal pour les affaires maritimes, ce témoignage authentique contrebalance donc la fausse rumeur que les historiens ont trop souvent osé véhiculer, en prétendant que l'armée de terre était la seule passion militaire du roi de France ¹⁴⁴. Maintenant rassuré dans sa connaissance des choses de la mer, Louis XIV se permet alors de présider en personne l'état-major de la marine. De surcroît, «...[il n'hésite pas à] s'entourer d'avis, convoque à Versailles des gens de mer..., se fait communiquer et annote lui-même les plans d'opérations, [etc.] ¹⁴⁵». Plus que jamais, le monarque apprend à apprécier les particularités de sa marine, au grand plaisir de son « guide de visite » : le marquis de Seignelay. Bref, il serait juste de prétendre qu'à ce stade-ci de son

¹⁴³ *Ibid.* En préparation à la visite du roi, Seignelay avait mis sur pied d'importants projets de rénovations, de décorations et d'entraînement dans les ports. Par exemple, en organisant des concours de construction entre maîtres charpentiers, le marquis parvint ainsi à faire bâtir des navires entiers en moins de 24 heures. - Le roi fut témoin d'exploits similaires lors de sa visite (*Ibid.*, p. 103).

¹⁴⁴ Laurent Dingli, *L'oeuvre de Seignelay : structuration de l'État sous le règne de Louis XIV (1673-1690)*, Thèse de Doctorat d'Histoire moderne et contemporaine, Université de Paris IV Sorbonne, 1994, p. 83.

¹⁴⁵ Philippe Masson, *op.cit.*, p. 70.

règne (1680), le Roi-Soleil cherchait à maintenir un certain équilibre de pouvoir entre le clan des Le Tellier et celui des Colbert, en évitant de favoriser l'un plus que l'autre ¹⁴⁶.

Après s'être assuré du soutien du roi et grâce à l'application générale de la politique du « pré-carré » par Louvois sur les frontières du royaume, Seignelay put alors poursuivre en toute quiétude le vaste programme de consolidation des défenses portuaires, jadis entamé par son père au cours des années 1660 ¹⁴⁷. Ayant inspecté lui-même les ports du Levant en 1676 et ceux du Ponant en 1680 ¹⁴⁸, le fils de Colbert utilise ensuite les services du célèbre ingénieur Vauban, pour que celui-ci continue les travaux de construction et de modernisation des installations portuaires de France, partiellement délaissés pendant la guerre de Hollande ¹⁴⁹.

Les projets d'agrandissement des rades et des arsenaux, de construction ou de complétion des murailles, ainsi que de renforcement des lignes de défense portuaire sont très nombreux, au début des années 1680. Sur toutes les côtes du royaume, Sébastien de Vauban met son génie à l'oeuvre pour poursuivre l'ouvrage à Dunkerque, Le Havre, Lorient, Rochefort, Marseille et surtout à Toulon et à Brest ¹⁵⁰. En fait, à la demande de Seignelay, Brest et Toulon deviennent bientôt les

¹⁴⁶ « Dans la France victorieuse de Nimègue, il semblait qu'il y eut place à la fois pour les ambitions stratégiques de Colbert et de Louvois ». André Corvisier, *op.cit.*, p. 289.

¹⁴⁷ Voir chapitre I.

¹⁴⁸ Laurent Dingli, *L'oeuvre....* p. 622.

¹⁴⁹ Maurice Agulhon, *Histoire de Toulon*, Paris, Privat, 1980, p. 109.

¹⁵⁰ Pierre Clément, *Lettres.... Tome III, 1^{re} partie...(suite)*, p. 108.

sujets des plus grandes attentions du célèbre ingénieur. « Plus sûrs, plus grands et plus commodes pour servir de retraite et de magasin aux vaisseaux de guerre... ¹⁵¹», ces enclaves occuperont désormais, et jusqu'à nos jours, une position de premier plan parmi les ports de guerre en France.

Dans cette même perspective de consolidation de la « machine » navale française, le jeune marquis entreprit ensuite de subventionner massivement le développement technique en matière d'artillerie navale. À la fin de la guerre de Hollande, il était devenu très clair dans l'esprit de Seignelay et de son père que le principal défaut des navires du Roi-Soleil pendant les campagnes maritimes contre la Hollande (1672-1673) et la grande campagne méditerranéenne (1675-1676), résidait dans l'incapacité des vaisseaux, qu'ils soient alliés ou ennemis, à causer d'importants dommages à leurs adversaires en peu de temps. Résultat : les combats de ligne étaient parfois gagnés au prix de plusieurs centaines de morts et ce, sans même qu'un seul vaisseau de ligne ne soit coulé - comme ce fut le cas au Texel et à Agosta par exemple. En général, l'issue de ces combats n'était donc, aux yeux des gens avisés, que des « semi-victoires » ou des « semi-défaites ». La conception d'armes plus puissantes était donc la solution idéale à ce problème ¹⁵².

Cependant, en demandant aux maîtres fondeurs et artilleurs de produire une plus grande quantité de pièces fortes en calibres, Seignelay venait, sans trop le savoir, de favoriser le

¹⁵¹ Ézéchiél Spanheim, *Relation de la cour de France en 1690*, Paris, Mercure de France, 1973 (1690), p. 224.

¹⁵² Jean Peter, *L'artillerie et les fonderies de la marine sous Louis XIV*, Paris, Institut de stratégie comparée / Économica, 1995, p. 32-33.

déclenchement d'une spectaculaire innovation balistique au coeur même des grands ports de France. À Dunkerque, par exemple, un artilleur du nom de Claude du Metz réussit, en 1681, à adapter un mortier de l'armée de terre pour servir à bord des navires du roi ¹⁵³. Au Havre, en 1681-1682, l'ingénieur Bernard Renau d'Elissagaray incorpore cette nouvelle invention à bord d'un nouveau type de galère, spécialisé dans les bombardements au sol : les galiotes à bombes ¹⁵⁴. À Toulon, en 1683, un commissaire de la marine du nom de Pierre Landouillette, met au point un nouveau type de mortier pour les galiotes, beaucoup plus gros que celui de du Metz et capable de tirer des projectiles standards ou incendiaires de près d'une demie tonne ¹⁵⁵! Bref, ces découvertes «... constituèrent des innovations d'une importance capitale qui modifièrent complètement le paysage et les possibilités offensives de l'artillerie de la marine au cours [des années 1680] ¹⁵⁶».

Au moment où toutes ces grandes percées technologiques avaient capté l'attention du roi, des Colbert, de la cour de France et de toute l'Europe, un événement plutôt inattendu se produisit en Méditerranée occidentale. En fait, il semble que la tension entre les marchands français du Levant, qui tentaient de reprendre le contrôle de ladite mer selon les ordres de Colbert, et les pirates barbaresques d'Algérie avait atteint un seuil critique. Dans des circonstances obscures, il semble que le dey d'Alger, croyant sans doute pouvoir profiter de l'abandon de Messine par les Français,

¹⁵³ *Ibid.*, p. 129.

¹⁵⁴ *Ibid.*, p. 129 et 141.

¹⁵⁵ *Ibid.*, p. 132.

¹⁵⁶ *Ibid.*, p. 141.

aurait permis à ses marins de harceler à leur guise le commerce français de la mer Méditerranée et ensuite, il décida tout bonnement de déclarer la guerre à Louis XIV ¹⁵⁷.

Surpris d'un tel affront, Sa Majesté Très Chrétienne ordonna immédiatement à Seignelay d'envoyer une flotte pour tenter de soumettre la piraterie algérienne. Dans les courantes circonstances de rapides avancées technologiques en matière d'armement naval, Seignelay n'hésita pas un instant avant de passer à l'action, désireux qu'il était de pouvoir employer les armes nouvellement développées pour réaffirmer la domination commerciale française en mer Méditerranée. Ainsi, deux opérations successives de bombardement sur la ville d'Alger, coeur de la piraterie des Barbaresques, furent lancées ¹⁵⁸.

Avec Duquesne aux commandes (corps de bataille), Tourville ¹⁵⁹ à l'avant-garde et Noailles ¹⁶⁰ à l'arrière-garde, une flotte de 7 galiotes à bombes et de 17 vaisseaux lourdement

¹⁵⁷ Peu d'information existe sur les circonstances qui entourent cette déclaration de guerre du dey d'Alger. Philippe Villette-Mursay, *op.cit.*, p. 239. Toutefois, La Roncière soutient que l'abandon de Messine en 1678 aurait « excité » le phénomène de la piraterie contre les intérêts français en mer Méditerranée et ce, peut-être même jusqu'au point d'une déclaration de guerre à Louis XIV. Or, cette tension coïncide avec les quelques accrochages isolés qui eurent lieu entre des bâtiments de guerre français et les navires barbaresques d'Algérie à partir de 1679 (notamment l'incident de Chio en 1681). Charles de La Roncière, *Histoire de la marine...*, p. 706 et 714.

¹⁵⁸ Philippe Masson, *op.cit.*, p. 121.

¹⁵⁹ Anne-Hilarion de Constantin, chevalier puis comte de Tourville (1642-1701). Capitaine de vaisseau en 1666, chef d'escadre en 1675, lieutenant général en 1682, vice-amiral en 1689, puis enfin maréchal de France en 1693, Tourville fut favorisé par Seignelay, qui admirait son génie militaire, tout au long de sa carrière. Philippe de Villette-Mursay, *op.cit.*, p. 439-445.

¹⁶⁰ Jacques de Noailles, chevalier puis bailli (1653-1712). Capitaine de vaisseau en 1675, il est fait lieutenant-général des galères en 1682, et est le premier officier de la marine française à avoir eu l'honneur de commander les galiotes à bombes en action. *Ibid.*, p. 378.

armés ¹⁶¹ bombardèrent sans véritable opposition la « capitale de la piraterie » pendant près de deux mois en 1682 (du 23 juillet au 12 septembre), sans pourtant obtenir la reddition du téméraire dey d'Alger et ce, malgré la mort de milliers de gens et la destruction de la moitié de sa ville. La flotte fut donc réexpédiée l'année suivante, du 23 mai au 29 juillet 1683. N'ayant perdu qu'une poignée d'hommes depuis le premier bombardement de 1682, Duquesne et ses lieutenants sont cette fois-ci parvenus à réduire la ville d'Alger en cendres, causant sans doute plusieurs milliers de morts parmi les civils et environ 1000 décès parmi les soldats et marins algériens.

En pleine crise, les autorités barbaresques s'avouèrent alors vaincues et se soumirent à la volonté du Roi-Soleil, qui voulait négocier une paix commercialement avantageuse avec eux ¹⁶². Ainsi, la puissance de feu des galiotes à bombes et des gros calibres embarqués sur les vaisseaux avait réussi à écraser la plus importante organisation de piraterie en mer Méditerranée. Grâce à cette nouvelle victoire, la France obtint toutes les garanties de sécurité commerciale qu'elle désirait, à la joie de Colbert, ainsi que quelques places fortifiées sur la côte méditerranéenne de l'Afrique du Nord, au grand plaisir de Seignelay ¹⁶³.

Avec le succès de cette campagne contre les barbaresques, il semble maintenant bien évident que Seignelay venait à la fois de venger l'honneur de la marine marchande, de prouver l'efficacité

¹⁶¹ Ce contingent était accompagné de 47 navires secondaires (presque tous des bâtiments de ravitaillement, de patrouille ou de soutien). Philippe de Villette-Mursay, *op.cit.*, p. 238-239.

¹⁶² *Ibid.*

¹⁶³ Un traité de paix franco-algérien sera signé le 25 avril 1684. *Ibid.*, p. 239.

des nouvelles armes navales et de confirmer le contrôle de la Méditerranée occidentale par la France. Toutefois, le fils de Colbert avait fait bien plus. Sans doute soutenu par une propagande bien calculée, Seignelay était parvenu du même coup à démontrer à l'Europe entière que la marine de guerre française était plus redoutable que jamais. De ce fait, si l'Angleterre, la Hollande ou l'Espagne avaient cru à un certain ramollissement de la puissance maritime française après l'abandon de Messine, la destruction quasi-complète d'Alger a certainement altéré leurs opinions. Finalement, cette situation favorable avait même incité Louis XIV, qui cherchait continuellement à intimider les nations maritimes concurrentes, à réviser le budget de la marine à la hausse, et ce malgré la paix en Europe. Ainsi, en 1683, ledit budget était redevenu équivalent à celui du temps de la campagne de Sicile - soit approximativement 10 000 000 de livres par an ¹⁶⁴.

Lorsque Jean-Baptiste Colbert mourut, en septembre 1683 ¹⁶⁵, la marine qu'il avait vaillamment bâtie avec l'aide de son fils comptait maintenant, en temps de paix, 116 excellents vaisseaux de ligne ¹⁶⁶, environs 140 bâtiments secondaires (frégates, galères, brûlots, flûtes, corvettes, galiotes à bombes, *etc.*) ¹⁶⁷ et plus de 6884 pièces de canons ¹⁶⁸! Sur le pied de guerre,

¹⁶⁴ Il s'agit-là d'une augmentation de 3 000 000 de livres par rapport à l'année 1681. Patrick Villiers, *op.cit.*, p. 58.

¹⁶⁵ Inès Murat, *op.cit.*, p. 420.

¹⁶⁶ Voir l'annexe 5.

¹⁶⁷ Charles de La Roncière, *Un grand ministre de la Marine : Colbert*, Paris, Librairie Plon, 1919, p. 183 à 185.

¹⁶⁸ Statistique de l'année 1682. Jean Peter, *L'artillerie et les fonderies de la marine sous Louis XIV*, Paris, Institut de stratégie comparée / Économica, 1995, p. 23.

Seignelay pouvait théoriquement mobiliser, malgré les difficultés constantes du *système des classes*¹⁶⁹, une force allant de 53 000¹⁷⁰ à 60 000 hommes¹⁷¹. Première d'Europe en nombre comme en valeur, la marine de guerre française et son nouveau ministre, le marquis de Seignelay, étaient les dignes représentants d'une nouvelle ère de prestige pour le royaume de Louis XIV.

* * *

Les dernières années du ministère de Jean-Baptiste Colbert à la Marine de France peuvent à juste titre être qualifiées d'une période d'affirmation pour la flotte de guerre du Roi-Soleil. Seule face aux puissances maritimes de la grande alliance de La Haye, elle avait réussi à leurrer ses ennemis sur le théâtre d'opération de son choix - *i.e.* la mer Méditerranée occidentale - ; et était parvenue à les vaincre (c.m.¹⁷²) à la suite d'une série d'engagements (ceux de 1675 et 1676), tous très déterminants dans le développement de l'identité maritime française. Disposant maintenant d'un chef légendaire en la personne de Duquesne, ainsi que d'accomplissements mémorables à inscrire dans les annales de son histoire, tel que les intrépidités de Valbelle contre le blocus espagnol lors de l'affrontement de Stromboli; la mort de Ruyter à la bataille d'Agosta; la destruction de la

¹⁶⁹ Voir chapitre I & II.

¹⁷⁰ Charles de La Roncière, *Un grand ministre...*, p. 184.

¹⁷¹ Philippe Masson, *op.cit.*, p. 102.

¹⁷² t.s. = transformations structurelles ; c.m. = conflits maritimes : il s'agit-là des deux principaux éléments de la problématique centrale de cette thèse de maîtrise, ici présentés de façon à démontrer leurs connexions avec les événements.

flotte néerlandaise dans le port de Palerme; ou encore les bombardements sur Alger, la marine de guerre française avait finalement réussi à s'affirmer comme première d'Europe, position jadis tenue par l'Espagne, puis ensuite par la Hollande... et désormais fortement contestée par l'Angleterre.

L'audace du marquis de Seignelay, additionnée aux prudents conseils de Colbert, au bon esprit de coopération entre les membres du commandement maritime français, à la supériorité numérique et technique des armements et des vaisseaux français, ainsi qu'à l'affaiblissement général des puissances maritimes ennemies (t.s.), furent sans nul doute les principaux instruments du succès des campagnes menées par la marine de guerre du Roi-Soleil, au cours des années 1675 à 1683. Entre 1678 et 1679, les conclusions de la conférence de Nimègue placèrent momentanément les intérêts de ladite marine dans de fâcheuses conditions. L'abandon des territoires occupés de Sicile, sacrifiés pour faire avancer la cause de la paix et celle du « pré-carré », avait momentanément remis en question l'hégémonie française sur la mer Méditerranée occidentale (c.m.). Cependant, l'intensification de l'intérêt du roi pour les choses de la mer, accompagnée de la rapide poursuite des travaux de fortifications portuaires, d'une importante percée technologique dans l'industrie de l'armement naval (t.s.), ainsi que de l'expédition punitive contre les pirates algériens au début des années 1680 (c.m.), vont rapidement réaffirmer la primauté de la marine de guerre française en Europe. La flotte « d'après-guerre de Hollande », cette seconde génération de la marine du Roi-Soleil, venait donc de faire ses preuves.

CONCLUSION

6 septembre 1683 : Jean-Baptiste Colbert, alors âgé de 64 ans, meurt d'« ...une crise violente de coliques néphrétiques... »¹. Quelques jours plus tard, c'est-à-dire le 10 septembre, Jean-Baptiste Antoine Colbert, marquis de Seignelay, lui succède officiellement dans ses fonctions à la marine et à la Maison du roi².

Dès le début de sa carrière de ministre, Seignelay n'hésite pas à faire connaître au roi de France l'essentiel de ses ambitions à l'égard de la marine de guerre : il faut entretenir l'hégémonie de la France en Méditerranée occidentale, pour s'assurer de la soumission des peuples fréquentant cette mer et, conséquemment, garantir le libre développement du commerce maritime dans le Levant³ : il faut aussi rationaliser et regrouper toutes les ordonnances, règlements et arrêts qui régissent la marine de guerre - issus des nombreuses réformes qui ont été mises sur pied depuis les

¹ Inès Murat, *Colbert*, Paris, Fayard, 1980, p. 420.

² À la mort de Colbert, Claude Le Peletier, un parent des Le Tellier, parvient à mettre la main sur le poste de contrôleur général des finances. Louvois, pour sa part, dérobe la surintendance des bâtiments - ce poste était à l'origine destiné au plus jeune des fils de Colbert, un certain Jules Arnaud Colbert, marquis d'Ormoy et de Blainville (1663-1704). Cette redistribution de l'héritage ministériel de feu Jean-Baptiste Colbert, annonce l'apogée de la puissance familiale des Le Tellier au gouvernement de Louis XIV. Joël Cornette, *Chronique du règne de Louis XIV*, Paris, Sedes, 1997, p. 314-315.

³ Laurent Dingli, *Colbert, marquis de Seignelay : le fils flamboyant*, Paris, Perrin, 1997, p. 372.

années 1660 - dans un grand code naval, afin d'en faciliter la compréhension et l'établissement ⁴. Louis XIV ne pouvait demander de meilleur plan d'action, et il autorisa son jeune ministre de la Marine à procéder de l'avant avec ses projets.

De 1684 à 1689, le marquis de Seignelay s'affaira donc à ces tâches, avec une détermination, une vaillance et une intelligence dignes de son défunt père. Ainsi, au nom du Roi-Soleil, il rabaisse l'orgueil des vieilles marines italiennes en faisant bombarder la ville de Gênes (1684) ⁵ ; il écrase les dernières prétentions barbaresques en ordonnant un bombardement sur la ville de Tripoli (1685) ⁶ et, finalement, après plus de cinq longues années de travail ⁷, il parvient à mettre sur pied son grand *code des armées navales* (1689) ⁸. Or, voilà donc qu'un conflit d'envergure européenne s'ouvre contre la France : c'est l'épisode de la guerre de la ligue d'Augsbourg (1689-1697) ⁹. Dès le début

⁴ Étienne Taillemite, *L'Histoire ignorée de la marine française*, Paris, Perrin, 1988, p. 91-92. On se souvient que la marine marchande, pour sa part, avait été codifiée par Colbert avec l'ordonnance d'août 1681 (voir chapitre III, note 140).

⁵ Gênes avait provoqué la France en sympathisant avec les Espagnols lors d'un bref renouvellement de tensions politiques entre ces deux royaumes, à l'automne 1683. Philippe de Villette-Mursay, *Mes Campagnes de Mer sous Louis XIV*, Paris, Tallandier, 1991 (1704?), p. 331.

⁶ *Ibid.*, p. 445.

⁷ Lambert de Sainte-Croix, *Essai sur l'histoire de l'administration de la Marine de France. 1689-1792*, Paris, Calmann Levy, 1892, p. 14.

⁸ Le code de Seignelay fut enregistré par le roi sous le nom de « Ordonnance de Louis XIV, pour les armées navales et arsenaux de marine ». M. Blanchard, *Répertoire général des lois, décrets, ordonnances, règlements et instructions sur la marine. Volume I*, Paris, Imprimerie Nationale, 1849, p. 291.

⁹ Excédée par la politique expansionniste des *Réunions* de Louis XIV (1679-1685), par les troubles religieux qu'engendra la révocation de l'édit de Nantes (1685), par le sac du Palatinat (1689) et par la menace d'une hégémonie maritime française sur le Ponant, re-matérialisée au moment de la seconde révolution anglaise (1688-1689), l'Europe - Guillaume d'Orange en tête - se soulève contre la France. Jean-Christian Petitfils, *Louis XIV*, Paris, Perrin, 1995, p. 488-498.

de cet affrontement, la marine du ministre Seignelay est appelée à jouer un rôle primordial dans la stratégie de guerre de Louis XIV ¹⁰ et elle remporte bientôt l'éclatante victoire navale de Béveziers (10 juillet 1690) ¹¹.

Disposant d'une force maritime de 75 vaisseaux de ligne, le vice-amiral de France Tourville parvient ainsi à mettre en échec une flotte anglo-néerlandaise de 62 vaisseaux, commandée par le vice-amiral d'Angleterre Herbert ¹². Avec le grand code de 1689, la bataille de Béveziers représente rien de moins que le couronnement de 30 longues années de travail, bref : la finalité de l'oeuvre maritime des Colbert! Sans toutefois avoir pu exploiter l'énorme avantage stratégique d'une telle victoire comme il l'aurait espéré - faute d'un fâcheux désaccord stratégique avec Tourville - ¹³, Seignelay, alors au sommet de sa renommée, meurt prématurément le 3 novembre 1690, à l'âge de 39 ans ¹⁴.

¹⁰ Il s'agissait de réinstaller sur le trône d'Angleterre Jacques II, roi catholique que Guillaume d'Orange venait de renverser avec l'aide des révolutionnaires anglais (malgré les importants succès maritimes de la marine de guerre française, l'opération terrestre qui s'ensuivit fut un échec pour les forces franco-jacobites). Joël Cornette, *op.cit.*, p. 361 et 366.

¹¹ Jean Meyer, *Béveziers (1690) : la France prend la maîtrise de la Manche*, Paris, Économica, 1993, p. VI-VII.

¹² Philippe de Villette-Mursay, *op.cit.*, p. 263.

¹³ Désobéissant au ministre Seignelay, qui lui avait ordonné de lancer une offensive contre le port de Portsmouth et/ou le port de Plymouth, - une fois les Anglo-Néerlandais vaincus à Béveziers - Tourville décida plutôt de faire un raid dérisoire et inutile sur le petit port de Teignemouth, pour ensuite s'en aller désarmer sa flotte à Brest - prétextant que ses équipages étaient trop épuisés et que l'entreprise demandée était trop risquée pour être tentée. Jean Meyer, *op.cit.*, p. 88.

¹⁴ Il semble que Seignelay aurait péri d'un cancer généralisé. Laurent Dingli, *op.cit.*, p. 368-369.

Certes la marine de guerre française venait une fois de plus de prouver sa prééminence en Europe - et cette fois-ci ce fut aux dépens des prétentions maritimes anglaises - mais le vice-amiral Tourville, affecté d'une prudence excessive, voir déraisonnable, ne fit pratiquement rien pour profiter de cette situation avantageuse qui donnait, entre autre, le contrôle total de la Manche à la France ¹⁵! Malgré les suggestions répétées de Louis XIV et du nouveau ministre de la Marine, Louis de Pontchartrain ¹⁶, aucun projet d'attaque ou de débarquement en Angleterre ou en Hollande ne fut mis sur pied ¹⁷. En fait, Tourville préconise plutôt d'adapter la majeure partie des forces navales française pour faire la guerre de course, afin de calomnier le riche commerce maritime des ennemis de la France et d'éviter, du même coup, de devoir engager trop fréquemment les dispendieux vaisseaux de ligne du Roi-Soleil contre les escadres de la coalition anglo-néerlandaise - sauvant ainsi de grandes dépenses en armements et équipages ¹⁸. Même si le vice-amiral rencontre l'opposition farouche du ministre Pontchartrain et de Louis XIV, qui voulaient tous deux continuer à faire la guerre d'escadre pour tenter de soumettre les marines ennemies et ensuite organiser des opérations d'invasions en coopération avec l'armée de terre, il finira bientôt par obtenir gain de cause ¹⁹.

¹⁵ Philippe Masson, *Histoire de la Marine. Tome I. L'ère de la voile*, Paris/Limoges, éditions Charles Lavauzelle, 1981, p. 132.

¹⁶ Louis Phélippeaux, comte de Pontchartrain (1643-1727), est le successeur du marquis de Seignelay au poste de ministre de la Marine de France. En 1699 cependant, Louis abandonnera cette fonction au profit de son fils, Jérôme (1674-1747), qui, lui, occupera ledit poste jusqu'à la mort de Louis XIV en 1715. Philippe de Villette-Mursay, *op.cit.*, p. 388.

¹⁷ Philippe Masson, *op.cit.*, p. 130-131.

¹⁸ *Ibid.*, p. 134.

¹⁹ Il faut savoir qu'à cette époque, le seul officier général français capable de commander brillamment une grande flotte de guerre au combat était le comte de Tourville - d'Estrées, son

Après l'incident de La Hougue (29 mai- 2 juin 1692), où la marine de guerre française perd tragiquement une quinzaine de ses vaisseaux de ligne ²⁰, et le succès retentissant de l'attaque du grand convoi marchand de Smyrne (27 juin 1693) ²¹, le roi de France, dont le gouvernement était alors miné par toute sortes de contraintes logistiques et financières, s'était finalement résolu à soutenir l'implantation de la stratégie de la « guerre de course » au sein de sa marine. L'argument de Tourville l'avait donc emporté contre celui de Pontchartrain ²².

Invariablement, la construction et l'entretien des vaisseaux de ligne coûtait très cher et Louis XIV savait fort bien que l'état critique dans lequel se trouvaient les finances de son royaume à ce stade-ci de la guerre de la ligue d'Augsbourg (v. 1694), ne lui permettrait bientôt plus de maintenir en opérations l'entièreté de sa grande flotte de vaisseaux de ligne. C'est donc à contre-cœur que le roi de France se vit forcé de négliger ses intérêts maritimes, lesquels étaient essentiellement

homologue, n'étant pas jugé suffisamment compétent pour entreprendre une telle tâche (Daniel Dessert, *La Royale. Vaisseaux et marins du Roi-Soleil*, Paris, Fayard, 1996, p. 252). Ainsi, voilà ce qui explique pourquoi Pontchartrain et Louis XIV n'eurent éventuellement d'autre choix que de se plier aux « caprices » stratégiques du vice-amiral Tourville, à l'occasion des campagnes maritimes de la guerre de la ligue d'Augsbourg.

²⁰ Au lendemain de l'affrontement de Barfleur (29 mai 1692), où, avec 44 vaisseaux, Tourville est parvenu à tenir tête à une flotte anglo-néerlandaise de 98 vaisseaux pendant toute la journée et ce, sans avoir perdu un seul bâtiment, le vice-amiral profite alors de la nuit pour retraiter ses forces en rade de La Hougue, près de Cherbourg, afin d'éviter un éventuel encerclement. Cependant, certains de ses vaisseaux sont pris en chasse et, faute d'une couverture efficace, coulés par l'ennemi. Résultat : le contrôle de la Manche est perdue par la France. Philippe Masson, *op. cit.*, p. 139-141.

²¹ Avec 116 bâtiments, dont 71 vaisseaux, Tourville parvient à détruire ou capturer 90 des 140 navires marchands d'un important convoi anglo-néerlandais provenant de Smyrne, en Asie mineure. Les pertes financières ennemies sont énormes (30 millions de livres). *Ibid.*, p. 143-144 et Daniel Dessert, *op. cit.*, p. 256.

²² Philippe Masson, *op. cit.*, p. 146.

fondés sur un désir de prestige militaire, pour être en mesure de satisfaire ses intérêts continentaux, vitaux à la subsistance de l'économie du royaume ²³, « ...dont le centre de gravité, [faut-il le rappeler,]... reste toujours axé sur la terre » ²⁴. À partir de ce moment, la marine du Roi-Soleil amorça son long et irréversible déclin... au profit de nul autre que l'Angleterre et ses alliés. Bref, la glorieuse épopée maritime louis-quatorzienne était sur le point de s'achever ²⁵.

À l'occasion de cette étude, où nous avons tenté d'expliquer comment se développa la marine de guerre française, à l'époque où celle-ci était sous l'influence politique de Jean-Baptiste Colbert (1661-1683), lui-même secondé par le marquis de Seignelay à partir de 1672, la conclusion suivante est à retenir : mise à part l'indéniable volonté de puissance des Colbert, qui occasionna certes les rivalités de clans, mais aussi l'avènement de Seignelay (1672), le succès de la marine de guerre relève en fait de deux facteurs fondamentaux - que nous voulons ici résumer - soit, les « conflits maritimes » et les « transformations structurelles ». Ainsi, c'est l'évolution et l'interaction de ces facteurs qui permit à la force navale du Roi-Soleil d'accomplir le spectaculaire redressement qu'elle connut entre 1661 et 1683, tel que nous avons pu l'observer tout au long des trois chapitres de notre thèse.

²³ Étienne Taillemite, *op.cit.*, p. 122-123.

²⁴ Philippe Masson, *op.cit.*, p. 120.

²⁵ Avec l'écrasante défaite de la marine française à Vigo en 1702, l'Angleterre parvient à mettre un terme aux prétentions maritimes du Roi-Soleil. *Ibid.*, p. 167-168.

De la centralisation de l'administration maritime (années 1660+), aux brillantes percées dans le domaine de la technologie navale (1673 et 1680-1683), en passant par la création du ministère de la Marine (1669); la suppression de la grande-maîtrise (1669); la refonte du haut commandement (1669); la restructuration du corps des officiers (1669); l'implantation des écoles militaires navales (1669); la mise au point d'un nouveau système de recrutement (1669 et 1673); la révision de la gestion des ports et des arsenaux (1673-1674); la modernisation des grands ports et de leurs industries - chantiers navals, manufactures, fonderies, *etc.*- (années 1660-); les « transformations structurelles » qu'a connues la marine militaire française de 1661 à 1683 n'auraient, pour la plupart, pas pu se réaliser sans l'influence qu'exercèrent sur elles les « conflits maritimes ».

Ainsi, nous savons qu'à l'origine (1661-1665), Colbert voulait centraliser l'administration de la marine de guerre entre ses mains, afin de doter la France d'une flotte de guerre suffisamment importante pour protéger adéquatement le commerce maritime, alors en plein développement. Or, voilà qu'avec la menace croissante de la piraterie barbaresque (années 1660+) et les craintes engendrées par la guerre de *Dévolution* (1667-1668), Colbert vint à entrevoir la mise sur pied d'une marine de guerre plus puissante et parvint ensuite à obtenir l'autorisation royale pour créer le ministère de la Marine (1669). L'expédition de Candie (1669), quant à elle, fut certes un échec, en plus d'occasionner la mort du grand-maître Beaufort, mais c'est précisément cette situation qui permit à Jean-Baptiste Colbert d'obtenir une autorité complète et indiscutable sur la marine et ensuite, de pouvoir développer librement ses grandes réformes navales (1669).

Pareillement, les préparations de guerre contre la Hollande (1670-1671) obligèrent Colbert à accélérer la mise sur pied d'une grande flotte de combat et, conséquemment, à stimuler plus intensément le développement des ramifications structurelles qui s'y rattachaient - *i.e.* les ports, les arsenaux, les fonderies, *etc.* Ensuite, la déconvenue des batailles de Solebay (1672), de Walcheren / Schoonevelt (1673) et du Texel (1673), démontra non seulement les énormes difficultés de coordination éprouvées par la coalition anglo-française, mais aussi toute l'importance des avantages techniques et géographiques de la marine hollandaise dans l'issue des combats: expériences que Colbert et Seignelay prirent sérieusement en considération lorsque vint le moment de développer les réformes de 1673-1674 et de planifier les campagnes navales subséquentes. Or, grâce aux succès de la campagne de Sicile, notamment à Agosta (1676), où l'amiral hollandais Michiel de Ruyter trouva la mort, et à Palerme (1676), où la flotte néerlandais-espagnole fut dévastée, la marine de guerre française, maintenant stimulée par les exploits militaires d'un état-major brillant et/ou de grande réputation - surtout dans le cas de Duquesne, Valbelle et Vivonne -, parvint alors à affirmer sa prédominance.

Or, voilà qu'au moment de la paix de Nimègue (1678-1679), les intérêts de la marine en Sicile sont abandonnés afin d'écarter la menace d'une éventuelle confrontation maritime avec l'Angleterre; favorisant du même coup le développement de la politique du « pré-carré », soutenue par le clan des Le Tellier. Néanmoins, une fois que Seignelay fût parvenu à revigorer l'intérêt du Roi-Soleil pour la marine de guerre - épisode de la visite des ports du Ponant - , en lui faisant constater l'importance de toutes les « transformations structurelles » qui avaient eu lieu depuis les

années 1660, celle-ci put alors continuer son développement en toute liberté - poursuite des travaux portuaires, développement des galiotes à bombes (1680-1683) et bombardements d'Alger (1682-1683).

Le rêve maritime du cardinal de Richelieu, abandonné pendant l'époque de Mazarin, s'était finalement concrétisé grâce aux Colbert. « La puissance en Armes requiert non seulement que le Roy soit fort sur la terre, mais aussi qu'il soit puissant sur la mer » ²⁶ : cette phrase centrale de la pensée militaire du grand Cardinal en 1626, était pratiquement devenue le credo politique de Louis XIV en 1680 et le slogan des Colbert, entre 1661 et 1690.

²⁶ Armand du Plessis, cardinal duc de Richelieu, *Testament politique*, Paris, Centre de philosophie politique et juridique, 1985 (posthume-1688), p. 344.

ANNEXES

ANNEXE 1

Portrait de Jean-Baptiste Colbert ¹

¹ Charles Perrault, « Jean Baptiste Colbert », dans *Les hommes illustres qui ont paru en France pendant le siècle avec leurs portraits au naturel*. Genève, Slatkine Reprints, 1970 (1697), p. 37.

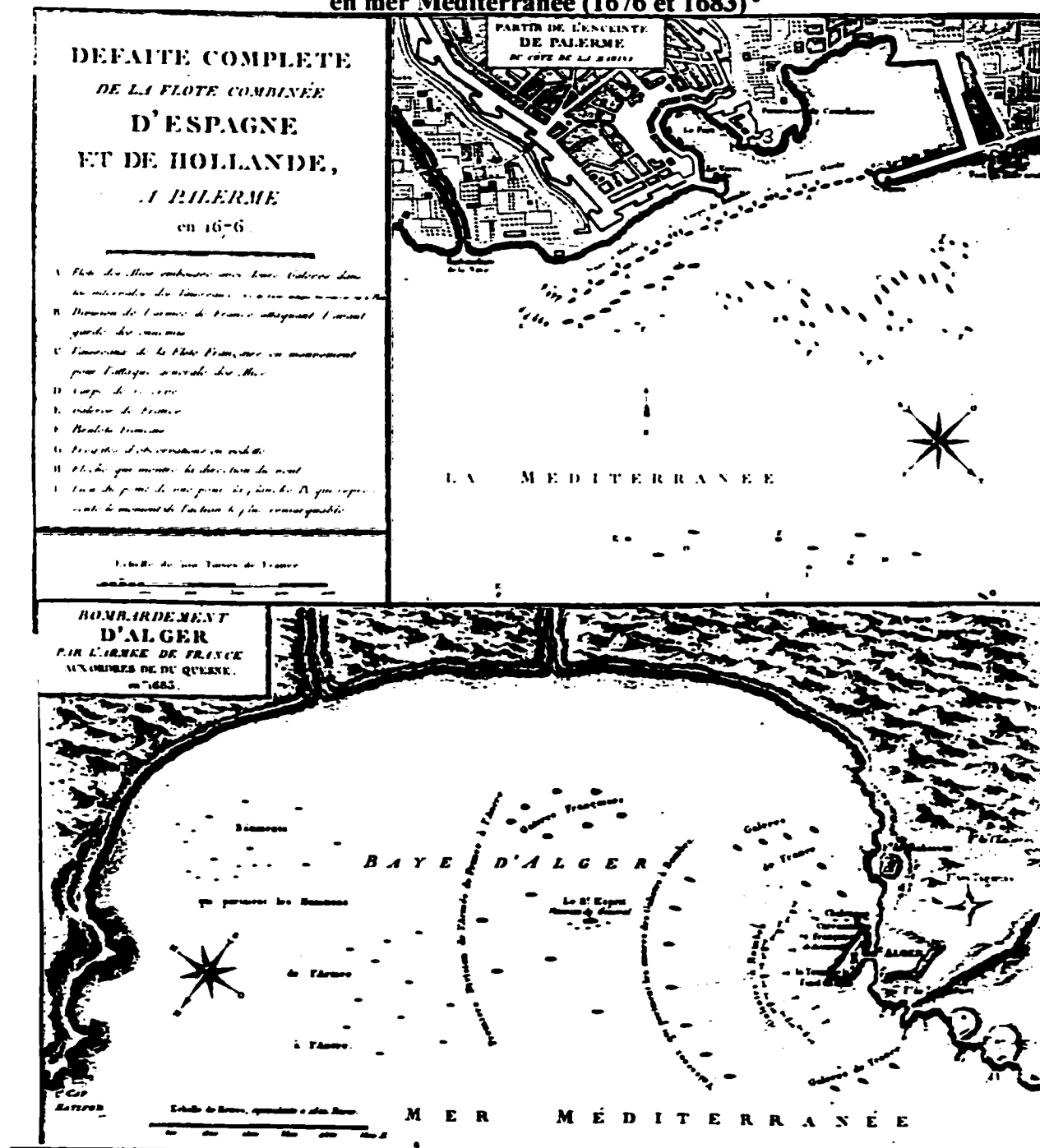
ANNEXE 2

Portrait de Jean-Baptiste Antoine Colbert, marquis de Seignelay ²

² *Id.*, « Jean Baptiste Colbert Marquis de Seignelay », dans *Les hommes illustres...*, p. 49.

ANNEXE 3

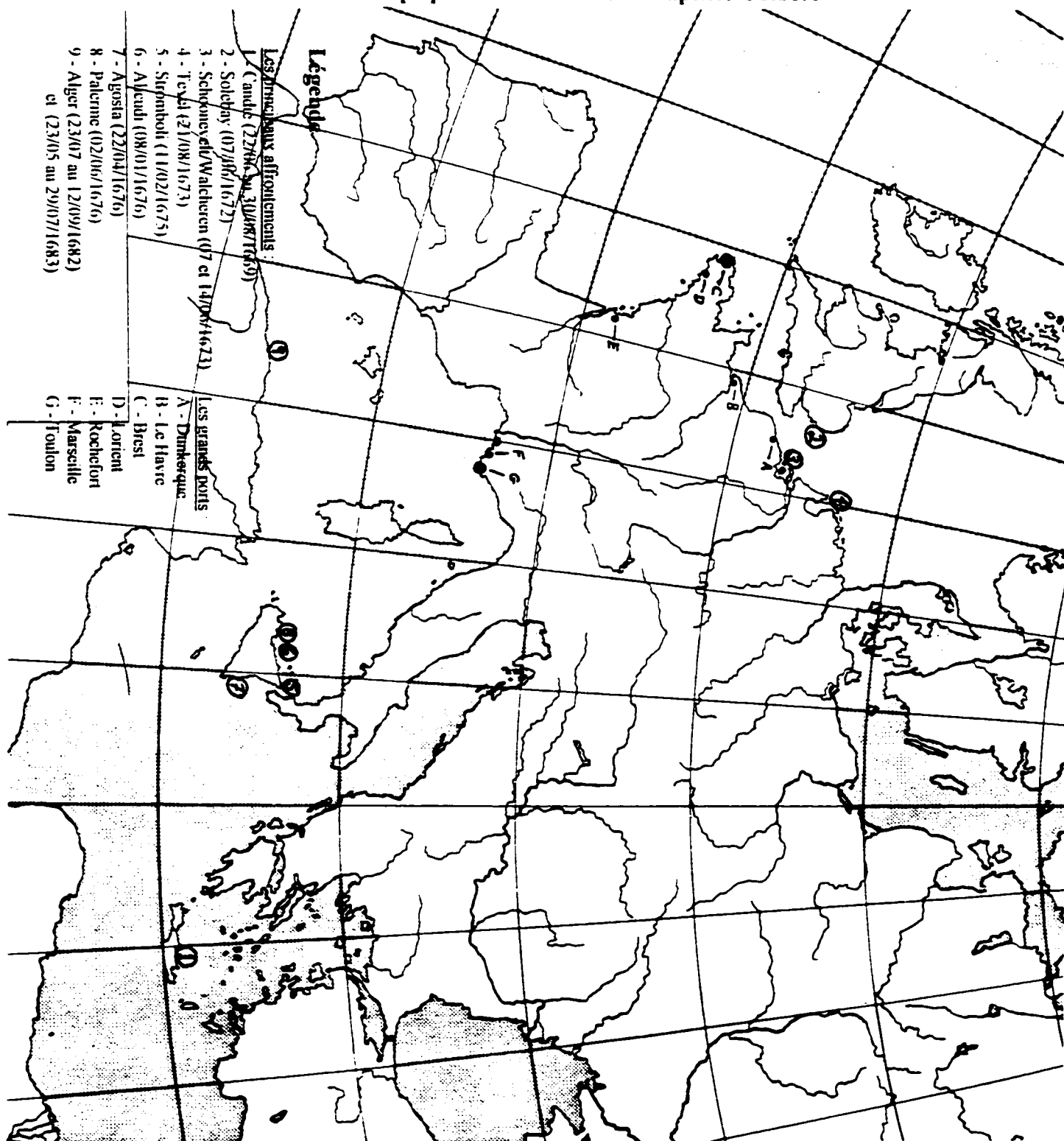
**Affirmation de la prédominance navale française : les grandes victoires
en mer Méditerranée (1676 et 1683)³**



³ Philippe Masson, *Histoire de la Marine. Tome I. L'ère de la voile*, Paris/Limoges, éditions Charles Lavauzelle, 1981, p. 119 (Palerme) et 121 (Alger).

ANNEXE 4

Carte situant les grands ports de guerre français, ainsi que les principaux affrontements maritimes de l'époque du ministre Jean-Baptiste Colbert



ANNEXE 5

Effectif réglé de la flotte de guerre du Roi-Soleil (1661-1683) ⁴

	1 ^{er} rang ⁵	2 ^e rang	3 ^e rang	4 ^e rang	5 ^e rang	Total
1661	-	3	2	6	7	18*
1662	?	?	?	?	?	15**
1663	?	?	?	?	?	17**
1664	?	?	?	?	?	22**
1665	?	?	?	?	?	26**
31/12/1665 : Colbert prend le contrôle de « toutes les affaires de la marine ».						
1666	-	10	9	11	19	49
1667	-	13	10	16	19	58
11/05/1667 : confirmation du contrôle de Colbert sur « toutes les affaires de la marine ».						
1668	5	17	15	20	19	76
1669	9	23	25	21	13	91
07/03/1669 : création du ministère de la marine du royaume de France.						
1670	?	?	?	?	?	?****
1671	16	16	33	25	29	119
1672	11	22	35	23	29	120
06/04/1672 : la France déclare la guerre à la Hollande (Début de la guerre de Hollande).						
1673	11	22	37	21	29	120
1674	11	24	35	18	28	116
1675	11	23	37	18	29	118
1676	12	27	33	22	23	117

⁴ Voir Patrick Villiers, *Marine royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI. Volume I*. Paris, Société Dunkerquoise d'Histoire et d'Archéologie, 1991, p. 64.

⁵ Voir l'annexe 6.

1677	12	26	30	22	26	116
1678	12	21	32	27	20	112

10/08/1678 - 05/02/1679 : paix de Nimègue (Fin de la guerre de Hollande).

1679	12	20	33	25	19	109
1680	12	19	35	26	21	113
1681	?	?	?	?	?	****
1682	12	20	36	26	21	115
1683	12	20	39	24	21	116

* Pierre Clément, « État des bâtiments en septembre 1661 », dans *Lettres, instructions et mémoires de Colbert. Tome III. 1^{re} partie - Instruction au marquis de Seignelay*, Paris, Imprimerie Impériale, p. 699

** Informations douteuses (voir la note 41 du premier chapitre de cette thèse).

*** Données manquantes.

ANNEXE 6

Classification des vaisseaux (1677) ⁶

Rangs	Tonneaux	Canons
1 ^{er}	1500+	74 à 120
2 ^e	1000 à 1500	60 à 72
3 ^e	800 à 1000	50 à 58
4 ^e	600 à 800	38 à 48
5 ^e	300 à 600	24 à 36

⁶ Pierre Clément, *Lettres.... Tome III, 1^{re} partie....*, p. 699.

ANNEXE 7

**Comparaison entre les effectifs réglés des flottes de guerre française
et anglaise au temps des Colbert (1661, 1671 et 1686)**

	Vaisseaux Français			Vaisseaux Anglais		
	1661 ⁷	1671 ⁸	1686 ⁹	1661 ¹⁰	1671 ¹¹	1686 ¹²
1 ^{er} rang	-	16	10	3	6	9
2 ^e rang	3	16	21	11	11	14
3 ^e rang	2	33	39	16	32	39
4 ^e rang	6	25	26	45	34	40
5 ^e rang	7	29	19	37	28	12
Total	18	119	115	112	111	114
Pièces de canons	1045	5090 ¹³	7836 ¹⁴ (v.1685)	4642	5660	6950 (v.1688)

⁷ *Ibid.*, p. 699-700.

⁸ Patrick Villiers, *Marine royale...*, p. 64.

⁹ *Ibid.*

¹⁰ J.R. Tanner, *A Descriptive Catalogue of the Naval Manuscripts in the Pepysian Library. Volume I.* Cambridge, Navy Records Society, 1903, p. 221 et p. 306.

¹¹ Pierre Clément, *Lettres.... Tome III, II^e partie....*, p. 325.

¹² J.R. Tanner, *A Descriptive Catalogue....*, p. 297 et p. 306.

¹³ Jean Peter, *L'artillerie et les fonderies de la marine sous Louis XIV*, Paris, Institut de stratégie comparée / Économica, 1995, p. 23.

¹⁴ *Ibid.*

ANNEXE 8

Liste détaillée des officiers généraux de la marine de guerre du Roi-Soleil (1677) ¹⁵

Noms	Grades	Dates des promotions
Le comte de Vermandois	Amiral de France *	1669
Le comte d'Estrees	Vice-amiral de France (Ponant) **	1669
— vacant —	Vice-amiral de France (Levant)	—
Le marquis de Martel	Lieutenant-general des armées navales	1656
Le sieur Duquesne ***	Lieutenant-general des armées navales	1669
Le marquis de Preuilly d'Humieres	Lieutenant-general des armées navales	1677
Le marquis de Grancey	Chef d'escadre de Poitou et Saintonge	1672
Le sieur de Gabaret (fils)	Chef d'escadre de Normandie	1673
Le chevalier de Château-Renault	Chef d'escadre de Picardie	1673
Le chevalier de Valbelle	Chef d'escadre de Provence	1673
Le chevalier de Tourville	Chef d'escadre de Guyenne	1675
Le marquis d'Amfreville	Chef d'escadre de Languedoc	1677

* L'amiral de France ne disposait que d'une autorité exclusivement symbolique sur la marine de guerre ¹⁶.

** Le vice-amiral du Ponant commandait aussi l'escadre de Bretagne ¹⁶.

*** Depuis 1669, le lieutenant général Duquesne était officieusement considéré comme « vice-amiral *de facto* » pour le Levant ¹⁶.

¹⁵ Pierre Clément, *Lettres.... Tome III, II^e partie....* p. 693.

¹⁶ Voir la section sur la *grande réforme navale de 1669*, dans le premier chapitre de cette thèse.

BIBLIOGRAPHIE

Sources imprimées :

COLBERT, Jean-Baptiste. « Règlement pour la police générale des arsenaux de la marine. Du 6 octobre 1674 à Versailles », dans *Édits, déclarations, réglemens et ordonnances du Roy sur le fait de la marine*. Paris, Imprimerie Royale, 1677, p. 93-107.

CLÉMENT, Pierre. *Lettres, instructions et mémoires de Colbert. Tome II. II^e partie - Industrie et commerce*. Paris, Imprimerie Impériale, 1863. 930p. (2 vol.).

Id. *Lettres, instructions et mémoires de Colbert. Tome III. I^{re} partie - Marine et Galères*. Paris, Imprimerie Impériale, 1864. 888p. (2 vol.).

Id. *Lettres, instructions et mémoires de Colbert. Tome III. II^e partie - Instructions au marquis de Seignelay*. Paris, Imprimerie Impériale, 1865. 794p.

Id. *Lettres, instructions et mémoires de Colbert. Tome V. Fortifications, sciences, lettres, beaux arts et bâtimens*, Paris, Imprimerie Impériale, 1868. 705p.

Id. *Lettres, instructions et mémoires de Colbert. Tome VII. Lettres privées, suppléments, appendices*. Paris, Imprimerie Impériale, 1873. 500p.

FÉNELON, François de Salignac de la Mothe-. *Écrits et lettres politiques, publiés par Charles Urbain*. Paris, Bossard, 1920. 195p.

PERRAULT, Charles. *Les hommes illustres qui ont paru en France pendant le siècle avec leurs portraits au naturel*. Genève, Slatkine Reprints, 1970 (1697). p. 36-38 et p. 48-50.

RICHELIEU, Armand du Plessis, cardinal duc de, *Testament politique*, Paris, Centre de philosophie politique et juridique, 1985 (posthume-1688). 415p.

SPANHEIM, Ézéchiél. *Relation de la Cour de France en 1690*. Paris, Mercure de France, 1973 (1690). 427p.

VILLETTE-MURSAY, Philippe de. *Mes Campagnes de Mer sous Louis XIV*. Paris, Tallandier, 1991 (1704?). 464p. (Introduction et notes de Michel Vergé-Franceschi).

Ouvrages :

AGULHON, Maurice. *Histoire de Toulon*. Paris, Privat, 1980. 400p.

BLUCHE, François. *Louis XIV*. Paris, Fayard, 1986. 1039p.

COLE, Charles Woolsey. *Colbert and a Century of French Mercantilism. Volume I*. Hamden, Archon Books, 1964. 532p.

CORNETTE, Joël. *Absolutisme et lumières. 1652-1783*. Paris, Hachette, 1993. 253p.

Id. *Chronique du règne de Louis XIV*. Paris, Sedes, 1997. 579p.

CORVISIER, André. *Louvois*. Paris, Fayard, 1983. 558p.

COTTRET, Bernard et Monique. *Histoire politique de l'Europe. XVI^e, XVII^e et XVIII^e siècles*. Paris, Ophrys, 1996. 262p.

Délégation aux Célébrations Nationales. Colbert 1619-1683 : catalogue d'une exposition à l'Hôtel de la monnaie du 4 octobre au 30 novembre 1983. Paris, Ministère de la Culture, 1983. 540p.

DESSERT, Daniel. *Argent, pouvoir et société au Grand Siècle*. Paris, Fayard, 1984. 824p.

Id. *Fouquet*. Paris, Fayard, 1987. 404p.

Id. *La Royale. Vaisseaux et marins du Roi-Soleil*. Paris, Fayard, 1996. 393p.

DINGLI, Laurent. *Colbert, marquis de Seignelay : le fils flamboyant*. Paris, Perrin, 1997. 392p.

GRÈCE, Michel de. *Louis XIV : l'envers du soleil*. Paris, Olivier Orban, 1984 (1979). 669p.

JENKINS, E. H. *Histoire de la marine française*. Paris, Albin Michel, 1977 (1973). 428p. (Traduit de l'anglais par Ramond Albeck).

LACOUR-GAYET, George. *La marine militaire de la France sous les règnes de Louis XIII et de Louis XIV. Tome I. Richelieu, Mazarin. 1624-1661.* Paris, Honoré Champion, 1911. 268p.

La RONCIÈRE, Charles de. *Histoire de la marine française. Tome V. De la guerre de Trente Ans à Colbert.* Paris, Librairie Plon, 1920. 748p.

Id. *Un grand ministre de la Marine : Colbert.* Paris, Librairie Plon, 1919. 310p.

MARCUS, G. J. *A Naval History of England. The Formative Centuries.* Boston/Toronto, Little, Brown and Company, 1961. 494p.

MASSON, Philippe. *Histoire de la Marine. Tome I. L'ère de la voile.* Paris/Limoges, éditions Charles Lavauzelle, 1981. 433p.

MEYER, Jean. *Béziers (1690) : la France prend la maîtrise de la Manche.* Paris, Économica, 1993. 124p.

Id. *Colbert.* Paris, Hachette, 1981. 369p.

MURAT, Inès. *Colbert.* Paris, Fayard, 1980. 456p.

PETER, Jean. *Le port et l'arsenal de Brest sous Louis XIV.* Paris, Institut de stratégie comparée / Économica, 1998. 322 p.

Id. *Le port et l'arsenal de Toulon sous Louis XIV.* Paris, Institut de stratégie comparée / Économica, 1996. 354 p.

Id. *L'artillerie et les fonderies de la marine sous Louis XIV.* Paris, Institut de stratégie comparée / Économica, 1995. 212p.

PETITFILS, Jean-Christian. *Louis XIV.* Paris, Perrin, 1995. 775p.

SAINTE-CROIX, Lambert de. *Essai sur l'histoire de l'administration de la Marine de France. 1689-1792.* Paris, Calmann Levy, 1892. 457p.

TAILLEMITE, Étienne. *L'histoire ignorée de la marine française.* Paris, Perrin, 1988. 460p.

Id. *Colbert : secrétaire d'État de la marine et les réformes de 1669.* Paris, Académie de marine, 1970. 61p.

TANNER, J. R. *A Descriptive Catalogue of the Naval Manuscripts in the Pepysian Library. Volume I.* Cambridge, Navy Records Society, 1903. 452p.

TELLIER, Luc-Normand. *Face aux Colbert : les Le Tellier, Vauban, Turgot... et l'avènement du libéralisme*. Sillery, P.U.Q., 1987. 806p.

VILLIERS, Patrick. *Marine royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI. Volume I*. Paris, Société Dunkerquoise d'Histoire et d'Archéologie, 1991, 2 vol. 828p.

ZYSBERG, André. *Les galériens*. Paris, Éditions du Seuil, 1987. 433p.

Articles d'ouvrages collectifs ou de revues :

DESSERT, Daniel. « La marine royale, une filiale Colbert », dans *Patronages et clientélismes 1550-1750 (France, Angleterre, Espagne, Italie)*. Lille/Londres, Centre d'histoire de la région nord-ouest / Institut français du Royaume-Uni, 1995, p. 69-83.

GOUBET, Simone. « Deux ministres de la Marine : Seignelay et Pontchartrain ». *Revue des questions historiques*, volume du 1^{er} semestre (janvier 1931), p. 53-92.

MAITREJEAN, Frédéric. « La flotte sous Colbert et l'ordonnance maritime de 1681 ». *Discours prononcé à la cour impériale de Bordeaux*. Bordeaux, Imprimerie Impériale, 1868. 62p.

MEYER, Jean. « Louis XIV et les puissances maritimes ». *XVII^e siècle*, no 123 (avril-juin 1979), p. 155-172.

MORINEAU, Michel. « L'arrêt du conseil d'État du 30 août 1678 et 'la fin du petit âge Colbert' », dans *L'Europe, l'Alsace et la France*. Paris, Colmar, 1986, p. 99-111.

SYMCOX, Geoffrey W. « The Navy of Louis XIV », in *The Reign of Louis XIV*, New Jersey/London, Humanities Press International, 1992 (1990), p. 127-142.

TAILLEMITE, Étienne. « Louis XIV fut-il le roi de la mer? ». *Cols Bleus*, no 2083 (16 juin 1990), p. 10-15.

Id. « Les problèmes de la marine de guerre au XVII^e siècle », *XVII^e siècle*, no 86-87 (1970), p. 21-37.

Id. « Colbert et la marine », dans *Un nouveau Colbert. Acte du colloque pour le tricentenaire de la mort de Colbert*. (Paris V- Sorbonne, du 4 au 6 octobre 1984), Paris, Sedes, 1985, p. 217-227.

Documents de référence :

BÉLY, Lucien. *Dictionnaire de l'Ancien régime*. Paris, Presses Universitaires de France, 1996. 1408p., coll. « Grands dictionnaires ».

BLANCHARD, M. *Répertoire général des lois, décrets, ordonnances, règlements et instructions sur la marine. Volume I*. Paris, Imprimerie Nationale, 1849. 715p.

FOUQUET, Emmanuel et al. *Le Dictionnaire Hachette Encyclopédique Illustré*. Paris, Hachette, 1999. 2112p.

JAL, Auguste. *Dictionnaire critique de Biographie et d'Histoire*. Genève, Slatkine reprints, 1970 (1872). 1356p. (2 vol.).

Documents électroniques :

ALLARD, Damien. *Un portrait de Jean-Baptiste Colbert*, [en ligne], 1998, [<http://www.netmar.net/bat/croissac/colbert/cob.htm>] (30 novembre 2000).

Columbia Electronic Encyclopedia. Dutch Wars, [en ligne], 2001, [<http://www.encyclopedia.com/articles/03880.html>] (12 février 2001).

Columbia Electronic Encyclopedia. Tromp, Cornelis, [en ligne], 2001, [<http://www.encyclopedia.com/articles/47326.html>] (27 juillet 2001).

DEHEUVELS, Paul. *Histoire du Lycée Louis-le-Grand*, [en ligne], 1999, [<http://serg15.com/llyc-lehist.html>] (31 octobre 2001).

Thèse :

DINGLI, Laurent. *L'oeuvre de Seignelay : structuration de l'État sous le règne de Louis XIV (1673-1690)*. Thèse de Doctorat d'Histoire moderne et contemporaine, Université de Paris IV Sorbonne, 1994. 650p.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	3
Chapitre I : « Naissance » de la marine de guerre du Roi-Soleil (1661-1671)	16
Introduction du chapitre, 16. - Qui est Jean-Baptiste Colbert?, 18. - Prise de position et mise au point (1661-1669), 22. - La grande réforme navale de 1669, 42. - Préparatifs de la guerre contre les Hollandais (1670-1671), 56. - Conclusion du chapitre, 68.	
Chapitre II : Mise à l'épreuve et consolidation de la marine de guerre du Roi-Soleil (1672-1674)	70
Introduction du chapitre, 70. - Qui est le marquis de Seignelay?, 72. - Le début de la guerre de Hollande (1672-1673), 74. - La révision du programme naval (1673-1674), 101. - La réorientation de la guerre de Hollande (1674), 113. - Conclusion du chapitre, 119.	
Chapitre III : Affirmation de la prédominance de la marine de guerre du Roi-Soleil (1675-1683)	121
Introduction du chapitre, 121. - Seignelay était-il devenu le maître?, 122. - La grande campagne méditerranéenne (1675-1676), 126. - La fin de la guerre de Hollande (1677-1679), 152. - Les leçons de la guerre (1680-1683), 161. - Conclusion du chapitre, 170.	
Conclusion	172

Annexes	181
1. Portrait de Jean-Baptiste Colbert	182
2. Portrait de Jean-Baptiste Antoine Colbert, marquis de Seignelay	183
3. Affirmation de la prédominance navale française : les grandes victoires en mer Méditerranée (1676 et 1683)	184
4. Carte situant les grands ports de guerre français, ainsi que les principaux affrontements maritimes de l'époque du ministre Jean-Baptiste Colbert	185
5. Effectif réglé de la flotte de guerre du Roi-Soleil (1661-1683)	186
6. Classification des vaisseaux (1677)	187
7. Comparaison entre les effectifs réglés des flottes de guerre française et anglaise au temps des Colbert (1661, 1671 et 1686)	188
8. Liste détaillée des officiers généraux de la marine du Roi-Soleil (1677)	189
 Bibliographie	 190

La marine de guerre française au temps des Colbert. Une étude du développement de la puissance navale du Roi-Soleil entre 1661 et 1683

Résumé

Cette thèse de maîtrise offre un nouveau regard sur l'histoire de la marine de guerre du Roi-Soleil, au moment où celle-ci était sous l'influence d'un célèbre homme d'État français du nom de Jean-Baptiste Colbert - c'est-à-dire de 1661 à 1683 -, lui-même secondé par son fils - de 1672 à 1683 -, le trop souvent sous-estimé marquis de Seignelay.

En tentant de faire la lumière sur les principaux éléments qui ont contribué au développement de ladite marine et qui, du même coup, lui ont assuré son succès durant cette période déterminante pour la France de l'Ancien Régime, nous avons découvert que deux réactions fondamentales, encore bien mal identifiées à ce jour, étaient au cœur de cette évolution, soit : les transformations structurelles et les conflits maritimes.