

1626. La naissance d'une Marine unifiée

Jusqu'au milieu du XVI^e siècle, le Roi de France ne disposait pas d'une marine composée uniquement de bâtiments nationaux ; en fonction des besoins, il faisait appel à des escadres mercenaires et les escadres françaises étaient parfois commandées par des amiraux étrangers. Ainsi, en 1337, la flotte du Roi se composait d'une cinquantaine de galères et de barques normandes globalement regroupées à Rouen où avait été créé en 1294 le Clos des Galées, premier arsenal d'un royaume qui n'avait atteint la mer qu'en 1203. Mais ces moyens ne suffisaient pas au début de la Guerre de Cent ans ; aussi le Roi Charles VI loua-t-il deux escadres génoises pour combattre les Anglais.

Passée cette funeste guerre, les victoires de Jean de Vienne et l'impulsion qu'il donna pour l'édification d'une marine d'État, l'anarchie reprit sur les côtes, chaque province ayant son amirauté (Bretagne, Guyenne, Levant) aux côtés de celle de France, et la course fut privilégiée. L'unification du royaume n'était pas accompagnée d'une unification de la marine, laquelle ne refusait pas le concours d'officiers étrangers ou relevant d'une autre autorité que française, à l'exemple des chevaliers de l'Ordre de Saint-Jean de Jérusalem issus des vaisseaux « de la Religion ». Pis, au couronnement d'Henri IV, la France n'avait de fait plus de Marine royale, alors que les grandes découvertes du XVI^e siècle avaient dynamisé le commerce et les conquêtes coloniales. Le Roi entama alors un programme de constructions qui n'était pas arrivé à son terme lorsqu'il fut assassiné en 1610.



Jean de Vienne, amiral de France de 1373 à 1396, année de sa mort (dessin de Valmont)



Villiers de l'Isle Adam, Grand Maître de l'Ordre de Saint-Jean de Jérusalem, commandant des vaisseaux « de la Religion » de 1521 à 1534 (dessin de Valmont)

La révolte des protestants en 1620 fut en définitive l'événement initiateur de la démarche de constitution d'une marine royale unifiée. Le duc de Guise, amiral du Levant, battit l'amiral protestant Guiton en juin 1622. Le cardinal de Richelieu entra au Conseil du Roi en 1624, qui donna l'ordre de mettre des galères en chantier pour le Levant, mais les vaisseaux manquaient toujours au Ponant alors que Guiton reprenait les armes à partir de La Rochelle. Louis XIII fut alors contraint de louer des vaisseaux aux Anglais et Hollandais pour le vaincre.

A la présidence du Conseil, Richelieu montra une volonté inébranlable pour rétablir la paix et l'unité du royaume sous une autorité royale indiscutable : il fallait éviter toute velléité d'indépendance des grands seigneurs et donner au Roi la puissance nécessaire sur terre et en mer. Cela ne pouvait passer que par la réalisation de l'unité de la Marine. Si un amiral de France existait, son autorité restait contestée par les quatre amiraux provinciaux d'alors. Aussi cette situation justifiait la mise en place d'une organisation centrale solide et incontestable. Elle aboutit à la signature de l'édit d'octobre 1626 qui abolit toutes les grandes charges maritimes – les différents amiraux furent donc supprimés en 1627¹, moyennant compensation financière après approbation de l'édit par le Parlement de Paris² – au profit du Cardinal recevant les titres de Grand Maître, Chef et Surintendant de la navigation et du commerce. Tous les commandements seraient désormais attribués par le Roi. La Marine française était née.

¹ La charge d'Amiral de France fut rétablie par Colbert par l'édit du 12 novembre 1669.

² H. E. Jenkins, Histoire de la Marine française, Albin Michel, 1977, p. 25.

Cependant, en 1627, il fallut encore, en s'alliant avec les Espagnols compte tenu de la modicité des moyens navals français, faire face à la rébellion des protestants rochelais soutenus désormais par les Anglais. Le besoin d'une flotte puissante était encore démontré. Quand Richelieu mourrait en 1642, il laisserait au Roi une flotte unifiée de 63 vaisseaux et 22 galères, ordre de bataille dépassant l'objectif qu'il avait fixé le 2 décembre 1626 : 45 vaisseaux sur la côte Atlantique, des galères en nombre important en Méditerranée³.



Le cardinal de Richelieu au siège de La Rochelle
(Henri-Paul Motte, 1881)

En 1626, Richelieu dota la Marine d'un rudiment d'administration centrale bien imparfait, avec un secrétaire général, deux commis et un trésorier, un Intendant et un Chef général des escadres. La côte fut divisée en huit districts sous les ordres de lieutenants généraux qui relevaient directement du Grand Maître qu'était Richelieu. Les vaisseaux disponibles furent réunis dans les trois ports de Brouage, Brest, qui devint le grand arsenal du Ponant, et Le Havre qui seraient rejoints par Toulon en 1641, en plus de Marseille qui était l'arsenal des galères. Chacun des ports autre que Marseille était sous la responsabilité administrative d'un commissaire général et sous l'autorité militaire d'un chef d'escadre⁴.

En dépit de cette volonté centralisatrice, il n'y avait pas de complète unification de la Marine, donc pas de département responsable de son intégralité. Une bizarrerie maintint ainsi la flotte des galères, marine du Levant, sous la responsabilité du secrétaire d'État de la Guerre, Charles Le Beaulieu sieur d'Achères, quand la marine du Ponant relevait du secrétaire des Affaires étrangères, Nicolas Potier sieur d'Ocquerre, responsables nommés le 11 mars 1626⁵.

S'agissant du personnel nécessaire aux vaisseaux et galères, une ordonnance, dite « code Michau », allait en 1628, après la reddition de La Rochelle, organiser leur recrutement : une liste annuelle des gens faisant profession du métier de la mer devait être établie ; il en fallait 10 000 pour les vaisseaux qui n'en embarquaient que 200 chacun. Ce code n'était pas spécifique à la Marine ; composé de quatre cent soixante et un articles, seuls trente et un étaient relatifs à celle-ci quand cent trente-deux régissaient l'armée⁶. Les historiens divergent sur la bonne application de cette ordonnance... Et il faudrait attendre

³ Ch. Chabaud-Arnault, *Études historiques sur la Marine militaire de France*, in *Revue maritime et coloniale*, tome quatre-vingt-neuvième, 1896, p. 244.

⁴ Vice-amiral Henri Joubert, *La marine française*, Éditions Alsatia, 1945, pp. 33 à 117.

⁵ *Annuaire de la Marine pour 1914*, Imprimerie nationale, p. XXXI. Un département unique de la marine ne fut créé qu'en 1669 en faveur de Jean-Baptiste Colbert.

⁶ F. Chassériau, *Précis historique de la Marine française, son organisation et ses lois*, Imprimerie royale, 1845, p. 77.

1634 pour que la première ordonnance spécifique à la Marine fût adoptée, rédigée par le chef d'escadre de Guyenne, de Mantin, au profit de Richelieu⁷.

Quant aux officiers, en 1626, ils manquaient cruellement, même si un vaisseau n'en comptait que trois (le capitaine, le lieutenant, son second, et l'enseigne), et il fallait faire appel aux officiers des « galères de la religion », c'est-à-dire encore des chevaliers de l'Ordre de Saint-Jean de Jérusalem et de Malte, cependant majoritairement français – ils continuaient de se distinguer contre les barbaresques –, mais aussi en complément à des capitaines du commerce, sans toutefois leur attribuer le commandement des escadres qui était réservé à des nobles⁸. Parmi ces chevaliers se distingua le commandeur Philippe Raquin des Gouttes, général des galères de Malte puis capitaine de vaisseau de la Marine royale en 1626 ; il finirait sa carrière comme chef d'escadre mais portant le titre de *lieutenant général en l'armée navale du Roi*⁹.

Sous les ordres des officiers, se trouvait le petit état-major composé de la maistrance, les différents maîtres des professions embarquées : maître d'équipage (manœuvrier, assisté lors des manœuvres de son contremaître), maître canonnier, pilote hauturier (chef des pilotes embarqués), charpentier, calfat, voilier, maître-valet (commis), prévôt (capitaine d'armes), sergent (chef des soldats embarqués, secondé par des caporaux), écrivain (chargé de l'administration). Sur les bâtiments d'importance s'ajoutait un chirurgien¹⁰.

Enfin, s'agissant d'uniformes, nous pouvons affirmer qu'il n'en existait pas, ni pour les officiers, ni pour les autres marins. Pour les premiers, il semble y avoir eu quelques essais vers 1665/1676, que représente Valmont, mais aucun texte ne précisa la composition de l'habillement. Il fallut attendre 1756 pour qu'une première décision mît fin à une relative anarchie en la matière qui voulait que les officiers les plus fortunés eussent plus de passementerie et de broderies que les officiers du même grade moins fortunés...



Capitaine de vaisseau, lieutenant de vaisseau et garde marine vers 1665/1676 (Valmont)

© VAE (2s) Éric Schérer. 2025

⁷ Ch. Chabaud-Arnault, *Ibid*, p. 242.

⁸ H. E. Jenkins, *Ibid*, pp. 27 et 28.

⁹ Ch. Chabaud-Arnault, *Ibid*, p. 251.

¹⁰ *Ibid*, pp. 256 et 257.