

Ces années qui ont compté pour l'organisation de la Marine 1681 : une ordonnance véritablement « royale » (dite « de Colbert »)

Dans une série d'articles, nous nous proposons d'évoquer les évolutions de l'organisation de la Marine française en les replaçant à chaque fois dans le contexte de l'époque. Ce panorama nous permettra à la fois d'évoquer les conflits et les opérations auxquels la Marine prit part, les grands textes d'organisation et les évolutions relatives à son personnel, tant statutaires que sociales. Notre analyse nous conduira à choisir des dates clés, choix que certains pourront sans doute considérer comme contestable. Nous consacrons ce premier article à l'année 1681 qui vit le roi Louis XIV signer une très importante ordonnance qui organisait intégralement sa Marine, ou plus exactement toutes les marines du royaume, mais galères exceptées.

1. Le contexte historique.

En 1681, le royaume de France était enfin en paix après une guerre contre la Hollande, l'Espagne, le Saint-Empire et la Suède dont il sortait victorieux (paix de Nimègue signée entre février 1678 et mars 1679). Au cours de la guerre qui s'était achevée deux ans plus tôt, Vivonne, Duquesne, d'Estrées et Châteaurenault avaient brillé.

Il restait à combattre les Barbaresques qui perturbaient le commerce en Méditerranée – le dey d'Alger rompit la paix avec la France en octobre 1681. Duquesne, aidé de Tourville, d'Amfreville et de La Galissonnière, s'y employa de 1681 à 1684, dirigeant des expéditions contre Tripoli et Alger (bombardements du 30 août 1682 et du 27 juin 1683). Après de nombreuses exactions et un nouveau bombardement d'Alger en juillet 1688 conduit par d'Estrées, la paix serait signée avec le dey à la fin de juillet 1689.



Tourville et Duquesne
(dessin de Valmont)

Mais entretemps la guerre contre l'Espagne allait reprendre en 1684, après les conquêtes en 1681 à l'Est (Strasbourg) et au Nord (Pays-Bas espagnols et Luxembourg) d'un Louis XIV dominateur. Duquesne s'y distinguerait, ainsi que d'Estrées qui serait le premier vice-amiral élevé au maréchalat.

2. L'ordonnance d'août 1681¹.

Sous l'impulsion de Colbert, la marine marchande s'était développée ; ses marins étaient désormais astreints au régime des classes : 60 000 marins étaient disponibles en cas de besoin. La flotte était désormais composée de 276 bâtiments à flot et en construction, dont 120 vaisseaux².

Cet ensemble requérait un grand texte d'organisation ; ce fut l'objectif de l'ordonnance d'août 1681.

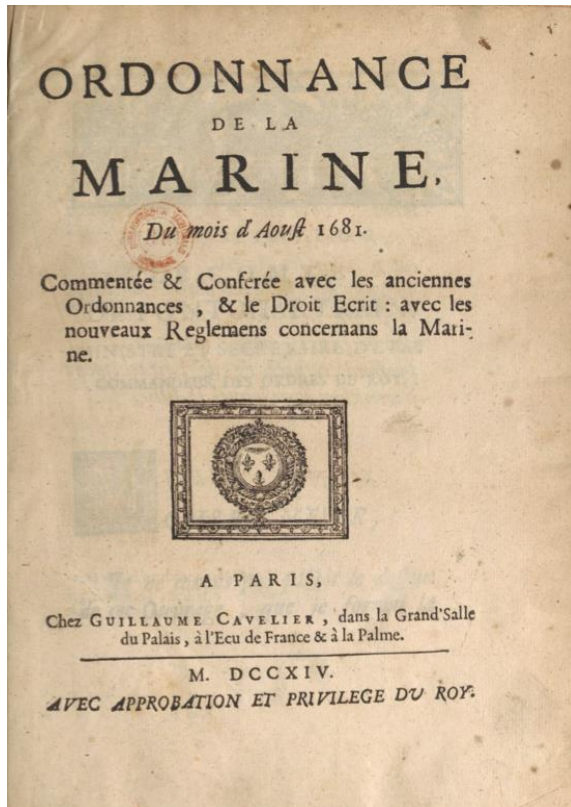
« C'est dans ce dessein que ce sage et judicieux prince [Louis XIV], ne voulant rien laisser à désirer au bien de la navigation et du commerce maritime, et principalement sur les contrats maritimes, qu'il a réglé la juridiction des officiers de l'Amirauté, et les principaux devoirs des gens de mer, qu'il a établi une police admirable dans les ports, côtes et rades, qu'il a mis un ordre incroyable dans la pêche et qu'il a prévenu et décidé une infinité de contestations qui arrivaient journellement au sujet de la Marine. »³ Cet extrait de la préface de l'ordonnance montre bien l'ambition de celle-ci. A l'époque, la

¹ *Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681 commentée*, chez Guillaume Cavelier, 1714.

² Chassériau F., *Précis historique de la Marine française, son organisation et ses lois, tome I*, Imprimerie royale, 1845, p. 106.

³ *Ordonnance*, *ibid*, préface p. 6.

Marine était vue dans son ensemble – l’ordonnance ne fait aucune distinction entre navires de commerce et bâtiments de guerre ; certains navires de la première catégorie pouvaient être « équipés en guerre » ; l’armement en guerre requérait une commission du Roi – comme tout ce qui touchait à la mer, aux ports et aux estuaires. Il ne s’agissait pas de se limiter à la marine du Roi et l’ordonnance allait reprendre tout ou partie de dispositions figurant dans diverses ordonnances royales prises depuis 1400 ! Et les dernières dispositions encore en vigueur de cette ordonnance ne furent formellement abrogées que le 21 avril 2006 (article 7 de l’ordonnance n° 2006-460) : une belle longévité !



Le livre premier de l’ordonnance règle l’administration générale de la Marine.

Au premier chef, il posait les responsabilités de l’amiral, officier de la couronne introduit par l’ordonnance de Charles VI de décembre 1400, amiral qui était alors le généralissime des armées navales. Il y en eut plusieurs à la fois, chacun attaché à une province côtière, jusqu’en 1466 quand Louis XI désigna amiral de France Louis comte de Roussillon. En 1681, amiral était une charge ; elle avait été rétablie par Louis XIV en 1669 au profit de Louis comte de Vermandois, après sa suppression en 1627 par Richelieu, chef et surintendant général de la navigation et du commerce de France.

Les capitaines – ainsi étaient désignés les officiers à la tête de navires faisant des voyages au long cours –, que les navires soient de guerre ou du commerce, devaient recevoir une commission pour exercer leur responsabilité ; il en était de même pour les maîtres, à la tête des navires du cabotage et de la pêche en Manche et en Atlantique, et les patrons, à la tête des navires du cabotage et de la pêche en Méditerranée. Les navires devaient recevoir des permis de naviguer.

Les appareillage et déchargement de marchandises étaient soumis à l’autorisation du lieutenant d’Amirauté du port.

Le Roi se réservait naturellement les promotions de ses officiers de vaisseau et de tous les officiers en charge de l’administration de sa marine. Les grades des officiers de vaisseau étaient alors vice-amiral, lieutenant général, chef d’escadre, capitaine, lieutenant, enseigne et pilote à bord des vaisseaux, frégates et brûlots, sans oublier les gardes de la Marine. Les ports étaient dirigés par des capitaines et officiers de port. Leur administration relevait d’intendants, de commissaires, de contrôleurs et de gardes-magasins. Notons qu’à l’époque les navires étaient encore conçus et construits par des charpentiers, et finis par des calfateurs, des perceurs, des cordiers et des voiliers, recevant une maîtrise – les maîtres étaient les plus chevronnés des ouvriers – de la part des juges de l’Amirauté.

Dans les principaux ports étaient établies des écoles d’hydrographie où était enseignée la navigation. L’ordonnance définit les connaissances que devaient acquérir les capitaines, maîtres et patrons. Les cours étaient délivrés par des professeurs d’hydrographie. Elle précisait enfin le rôle des consuls, représentants français dans les ports étrangers, assurant des jugements que devaient respecter les équipages français de passage.

Le livre second définit l’organisation des navires et des équipages.

Il définissait la durée minimale de navigation et l’examen auquel était astreint tout candidat à la fonction de capitaine, maître ou patron. Pouvait également y prétendre, sans examen, les pilotes ayant exercé pendant au moins deux ans de navigation. Le choix des membres de l’équipage relevait du capitaine, maître ou patron, avec l’approbation du propriétaire : pilote, contre-maître (celui que commande la manœuvre sur l’avant du navire, sous les ordres du capitaine, maître ou patron, lesquels commandent

depuis la dunette, à la poupe. Il s'agit aujourd'hui du maître manœuvrier, le patron bosco), compagnons (gens de mer confirmés), matelots et mousles. Les noms des membres d'équipage devaient figurer sur un registre, tenu par le capitaine, maître ou patron ou par un écrivain. Pour les voyages au long cours, la présence d'un aumônier catholique était en principe obligatoire, tout comme la messe le dimanche ; un chirurgien était également requis.

Le capitaine, maître ou patron disposait à la mer du pouvoir disciplinaire sur les membres de son équipage. Étaient punis les vols de nourriture, la détérioration de denrées, la sédition, les coups contre les officiers, le sommeil pendant le quart, la désertion... Les châtements pouvant être infligés à la mer, en cours de voyage, étaient notamment « faire donner la cale » (plonger le matelot une ou plusieurs fois dans l'eau, en fonction de la gravité de la faute), « mettre à la boucle » (mettre aux fers à fond de cale). Les crimes de sang et les blasphèmes relevaient des officiers de l'Amirauté qui organisaient au mouillage l'instruction complémentaire et le procès nécessaires ; les présumés coupables ne relevaient que de la juridiction française et n'étaient jamais remis à une autorité étrangère. La mort était donnée par pendaison.

Le livre second organise également le quart à la mer. Ce quart signifie bien qu'à l'époque la permanence de la conduite du navire au long cours était assurée à tout moment par une des quatre parties de l'équipage, laquelle était dirigée par un quartier-maître. Ce dernier était alors l'un des quatre officiers, compagnons de quartier.

Quant à l'abandon du navire, son évacuation, décidée par le capitaine, mais en concertation obligatoire avec ses officiers, ce dernier devait naturellement en répondre s'il en réchappait ; en cas d'abandon injustifié, le capitaine encourait une peine de trois ans de galère. Le pire châtement, la mort par pendaison, pouvait frapper le capitaine ayant livré son navire à l'ennemi – c'était une trahison – ou ayant perdu son navire par négligence lors d'un événement de mer ; c'était également le cas du pilote en cas de négligence en matière de navigation.

Le livre troisième était relatif aux contrats maritimes, en particulier ceux qui liaient les matelots à leur capitaine, et aux assurances du navire et des marchandises ; la rencontre de pirates, vaisseaux équipés en guerre mais n'ayant une commission d'aucun État, était prévue... Ce livre fixait les modalités de l'attribution des commissions par l'amiral ou les officiers d'Amirauté, et le régime des prises et donc du pavillon. Les navires français devaient arborer le pavillon blanc.

Le livre quatrième organise les ports, les rades et la surveillance des côtes. L'amiral y était représenté par un lieutenant, le port étant sous la responsabilité d'un capitaine qui était secondé par un maître de quai. Les entrées et mises à quai étaient assistées par des pilotes et des lamaneurs, fonctions accordées par l'Amirauté sous des conditions de compétence et d'âge (25 ans au minimum) ; les erreurs de navigation de ces spécialistes conduisant à un échouement ou à un naufrage étaient durement punies (fouet, voire mort).

La surveillance des côtes était assurée par des capitaines, lieutenants et enseignes garde-côtes ; ces officiers organisaient le guet, qui était attendu de tous les habitants des paroisses côtières, lesquels devaient posséder un minimum d'armement pour repousser l'envahisseur. L'approche des ennemis était signalée par de la fumée le jour et par le feu la nuit.

Ce livre règle également la conduite à tenir vis-à-vis du matériel et des marchandises qui s'échouent sur la côte à la suite d'un naufrage et l'exploitation des algues.

Le livre cinquième définit enfin les règles relatives à la pêche, en mer ou dans les parcs.

L'organisation de tout ce qui touchait à la mer étant fixée par cette ordonnance dite « de Colbert », son auteur mourut le 6 septembre 1683 ; il serait remplacé à la tête du Secrétariat à la Marine par son fils, le marquis de Seignelay.

3. Les marins des galères en 1681.

Cependant, ce panorama concernant la Marine ne serait pas complet si nous n'évoquions pas les galères du Roi, celles-ci étant exclusivement militaires et non organisées par l'ordonnance de Colbert.

Le corps des galères fut de fait créé en 1639 lors de la création de la charge de Général des Galères attribuée à Richelieu. Colbert, considérant que les galères étaient importantes pour assurer la suprématie de la France en Méditerranée, acheta en 1661 les galères aux capitaines qui en étaient propriétaires. L'ordonnance du 31 mars 1677 sépara entièrement la marine des vaisseaux de la marine des galères, ce que ne fit qu'entériner l'ordonnance de 1681 puisque le service des galères y est absent.

Dans les galères, la hiérarchie des officiers était la suivante en 1681 : général – c'était une charge, plus qu'un grade militaire, comme amiral –, chef d'escadre, capitaine de galère, lieutenant de galère, sous-lieutenant de galère et enseigne de galère. Chaque galère avait à sa tête un état-major composé d'un capitaine, d'un lieutenant, d'un sous-lieutenant et d'un enseigne. Certains officiers des galères étaient par ailleurs affectés à la compagnie des gardes du général (ou compagnie des gardes de l'Étendard Réal⁴), qui existait depuis 1670 et était l'équivalent, pour les galères de la compagnie des gardes de la marine qui formait les futurs officiers de vaisseau. L'intendant des galères était le véritable chef du corps, qui disposait par ailleurs de commissaires et de contrôleurs⁵.

Le corps royal des galères disparaîtrait le 27 septembre 1748⁶.

Gardes de l'Étendard Réal
(dessin de Michel Pétard)



4. Les marins des vaisseaux en 1681.



Officiers de vaisseau au début du règne de Louis XIV
(dessin de Valmont)

La hiérarchie des officiers de vaisseau avait été organisée par l'ordonnance du 12 novembre 1669. C'est ce même texte qui avait supprimé la charge de Grand Maître, chef et surintendant de la navigation et du commerce de France que s'était attribuée Richelieu, et rétabli la charge d'amiral de France, au profit alors du comte de Vermandois.

En 1680, le corps des officiers de vaisseau était composé d'un amiral, qui était une charge, de 2 vice-amiraux, une dignité qui n'avait rien à voir avec la vie embarquée, de 3 lieutenants généraux, de 6 chefs d'escadre, de 85 capitaines de vaisseau, de 23 capitaines de frégate, de 123 lieutenants de vaisseau, de 19 capitaines de brûlot, de 162 enseignes de vaisseau, de 14 lieutenants de frégate et de 7 capitaines de flûte⁷.

Alors que les premiers grades n'étaient accessibles qu'à des nobles, ceux de capitaine de brûlot, de lieutenant de frégate et de capitaine de flûte étaient de « petit état », c'est-à-dire qu'ils pouvaient être accessibles à des marins non-aristocrates⁸.

⁴ Boudriot et Pétard, *Marine royale, XVII^e – XVIII^e siècles, uniformes, équipement, armement*, Jean Boudriot éditeur, 2003, p. 153.

⁵ Lachenaud Henry, « Le corps royal des galères sous le règne de Louis XIV (1661 – 1715) », *Positions des thèses soutenues par les élèves de la promotion de 1898 pour obtenir le diplôme d'archiviste paléographe*, École nationale des chartes, Paris, 1898, p. 73-80.

⁶ Ordonnance du Roi portant réunion du corps des galères à celui de la Marine du 27 septembre 1748.

⁷ Boudriot et Pétard, *Marine royale XVII^e – XVIII^e siècles, uniformes, équipement, armement*, Jean Boudriot, 2003, p. 8.

⁸ *Ibid.*, p. 6.

En 1669 avait été créée une compagnie de gardes de la marine. Elle avait été licenciée en 1671 sans que disparût le regroupement de jeunes gens nobles se destinant à la Marine royale ; en 1676, on en comptait plus de 700 dans les trois grands ports de guerre. A partir de 1683, les gardes de la marine seraient rétablis, composant 3 compagnies, à Brest, Rochefort et Toulon ; ils seraient formés dans les écoles d'hydrographie, de canonnage et de construction navale qui étaient établies dans les différents ports. La réussite de leur scolarité devait les amener au grade d'enseigne de vaisseau⁹.

Du côté des équipages, 1668 avait vu un premier essai du système des classes¹⁰ : les gens de mer classés étaient astreints à une année de service dans la Marine du Roi tous les trois ou quatre ans¹¹.

Après une expérience dans le Sud-Ouest, Colbert avait généralisé le système à toutes les côtes du Pays basque à la Normandie en 1669¹², puis aux côtes méditerranéennes en 1670¹³.

En 1674, Colbert avait eu pour la première fois l'idée d'engager de manière prolongée des marins afin qu'ils pussent constituer le socle des équipages de vaisseau constamment armés, mais malheureusement ce plan ne fut pas mis à exécution. Aussi, en 1681, la Marine fonctionnait exclusivement avec le système des classes pour ses équipages.

Cependant, en cette année 1681 allaient être adoptées dans la Marine un modèle de bâtiments particuliers, les galiotes à bombes. Le service de ces bâtiments conduirait dans les années suivantes à former un personnel particulier issu des classes, les bombardiers qui seraient organisés en escouades.



Compagnies franches et de bombardiers en 1690
(dessin de Valmont)

5. Les troupes de la Marine.



La Marine se devait de disposer d'une troupe spécialisée pour le service des colonies, ses interventions à l'étranger, le service de garnison à bord de ses vaisseaux et la surveillance des installations portuaires.

Par une ordonnance du 20 décembre 1669, Colbert avait créé deux régiments d'infanterie pour le service spécifique de la marine, le *régiment royal de marine* et le *régiment de l'amiral* ou *régiment Vermandois*¹⁴, qui chacun comprenait 20 compagnies de 100 hommes, mais dès 1671 ils étaient passés sous la responsabilité de la Guerre car Louvois, alors secrétaire d'État à la tête de ce département, avait dénié le droit à la Marine d'avoir sous sa responsabilité des régiments ; ils devinrent ainsi des régiments d'infanterie.

Soldats-gardiens vers 1680
(dessin de Michel Pétard)

⁹ *Ibid.*, p. 36.

¹⁰ Selon certaines sources, il intervint dès 1665...

¹¹ *Ibid.*, p. 77.

¹² Les côtes du Nord (Dunkerque), françaises depuis peu (1662) échappèrent dans un premier temps à l'inscription ; en 1672, pour combattre la flotte de Ruyter, la France y eut recours à la presse (de Crisenoy J., « Le personnel de la marine militaire et les classes maritimes sous Colbert et Seignelay », *Revue maritime et coloniale*, tome douzième, Librairie de Challamel aîné, 1864, p. 591).

¹³ J. de Crisenoy, *ibid.*, pp. 581 et 587.

¹⁴ J. de Crisenoy, *ibid.*, p. 585.

Pour autant, le besoin de garnison sur les bâtiments et de garde des arsenaux subsistait, tout comme aux colonies dont le département de la Marine avait la charge.

La Marine mit donc sur pied en 1680 des compagnies de soldats-gardiens qui, lorsqu'ils étaient embarqués pour une campagne, étaient chargés du service de la mousqueterie et donnaient la main aux manœuvres sur le pont. En 1681, existaient 4 compagnies regroupant 300 soldats et 12 officiers.

Dans les colonies, la Marine disposait depuis 1674 aux Antilles (360 soldats et 9 officiers) et depuis 1677 en Guyane (120 soldats, 6 officiers) de compagnies, appelées compagnies franches de la Marine ; elle en disposerait également en Nouvelle-France (Canada) à partir de 1683¹⁵.

6. Les uniformes des marins en 1681.

En 1681, aucun uniforme n'était prévu pour les officiers de vaisseau – plus ils étaient riches, plus leur tenue était décorée de pompeuses passementeries – et encore moins pour les équipages. Toutefois, l'ordonnance du 2 mars 1665 avait permis aux capitaines et lieutenants de vaisseau de porter un justaucorps bleu, les passementeries, dentelles ou broderies n'étant arborées que sur l'autorisation expresse du Roi¹⁶.

Pour les jeunes gens et l'encadrement de la compagnie des gardes du Général des galères, un ordre du Roi du 20 mars 1681 fixa quelques règles : « *justaucorps de drap écarlate doublé de serge de même couleur, et ayant, avec des boutonnières de fil d'or, des boutons de cuivre doré aux armes du Maréchal [duc de Vivonne, Général des Galères de France]. Les manches étaient couvertes de galon d'or. La culotte était du même drap que le justaucorps.* »¹⁷

Pour les gardes de la marine, il faudrait attendre 1683 (6 novembre) pour qu'ils soient dotés de « *justaucorps bleus avec des chausses couleur de feu* »¹⁸.

Rien n'était défini pour la maistrance et les matelots.



Matelot, officier général de marine et capitaine de vaisseau vers 1688
(dessin de Noirmont)

© VAE (2s) Éric Schérer. 2026

¹⁵ Chartrand René, *Les compagnies franches de la Marine*, Les carnets de La Sabretache – La compagnie d'élite, 2022, pp. 10 à 12, 25 et 28.

¹⁶ Boudriot et Pétard, *ibid.*, p. 12.

¹⁷ *Ibid.*, p. 153.

¹⁸ *Ibid.*, p. 39.