

La flottille du Grand Canal de Versailles à l'époque de Louis XIV : diversité, technicité et prestige

Amélie Halna du Fretay

Si le rôle de Jean-Baptiste Colbert dans le renouveau de la Marine française est désormais devenu une évidence, celui qu'il a joué dans le développement de la flottille du Grand Canal de Versailles est, quant à lui, largement ignoré. Son empreinte est pourtant bien présente, et cette « petite marine¹ » est en quelque sorte, à une échelle réduite, l'illustration de son action à l'échelle nationale. En effet, le Grand Canal, construit en deux phases dans les années 1668-1669 et 1671-1672, abritait en son sein une extraordinaire flottille, d'une rare diversité. Certains se sont même hasardés à présenter cette dernière comme un outil pédagogique élaboré par Colbert afin de sensibiliser Louis XIV à l'importance stratégique de la marine². D'autres réfutent cette thèse, considérant que le souverain témoignait d'un intérêt certain pour le développement de cette dernière. Il assistait en effet à de nombreuses réunions sur ce sujet avec ses ministres³.

Malgré ces divergences, on peut certainement affirmer que Colbert souhaitait réunir la plus grande variété de bâtiments selon une démarche encyclopédique⁴. En outre, ces derniers n'étaient pas uniquement perçus comme outils de promenade. Ils avaient, de surcroît, une fonction symbolique. Le nombre et la grande richesse des bâtiments français et étrangers ne font que confirmer cette émulation hors du commun qui régnait autour du Grand Canal. En effet, si Colbert avait suivi un raisonnement purement rationnel, fondé sur leur fonctionnalité, il aurait vraisemblablement écarté la construction de certains bâtiments. Par ailleurs, les frais onéreux de ces constructions luxueuses auraient pu freiner ses velléités. C'était sans compter avec le grand dessein du roi pour Versailles et la démesure de cette cour, toujours en quête de magnificence.

La grande particularité de cette flottille réside dans son aspect scientifique, le Grand Canal servant de prétexte à des expérimentations poussées. La flottille est en effet intimement liée au mouvement de renouvellement et d'harmonisation de la construction navale qui s'épanouit au XVII^e siècle. Colbert suivait attentivement les travaux entrepris pour le Grand Canal et son successeur, le marquis de Louvois⁵, tint à poursuivre cette entreprise. Ils ont ainsi mobilisé un nombre important d'acteurs veillant, chacun selon sa mission, au bon fonctionnement de la flottille, à l'enregistrement des commandes et à leur acheminement jusqu'à Versailles. Loin d'exécuter des bâtiments de pacotille, les meilleurs maîtres charpentiers – calfats, sculpteurs, doreurs – se relayaient au contraire pour offrir au roi et à sa cour leur meilleur savoir-faire.

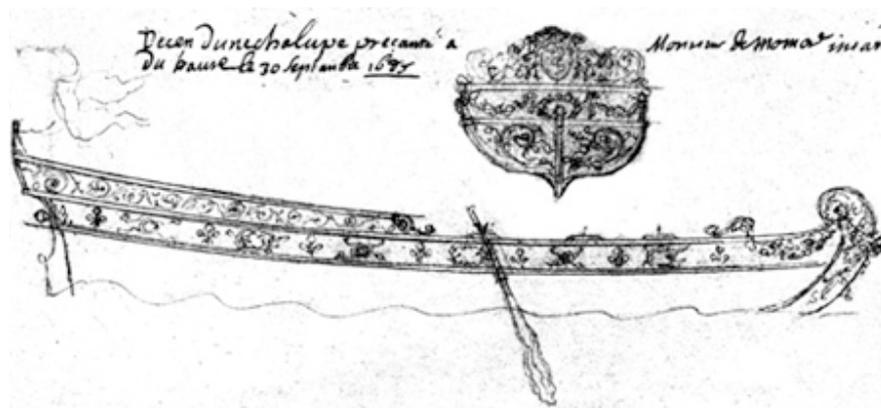
En écho à cette rigueur, on constate une organisation centralisée, ramifiée à travers toute la France. La surintendance des Bâtiments dispose de correspondants à des points stratégiques, relayant l'autorité de tutelle, et surveillant le bon déroulement des opérations. Les bâtiments sont ainsi construits dans les ports de France, puis acheminés à Versailles. Sur place, une équipe de charpentiers, matelots et calfats est disponible en permanence pour aider au remontage. Des logements sont expressément construits à cet effet près du Grand Canal⁶, ce qui permet au personnel compétent⁷ de demeurer sur place. Nous ne

reviendrons pas sur la vie quotidienne de cette équipe, qui a fait l'objet d'une étude approfondie⁸. Il faut néanmoins préciser que les conditions d'entrée à la Petite Venise sont strictes et que la coexistence de personnes aux compétences et de nationalités différentes aboutit à l'adoption d'un règlement⁹ en 1731. Ce dernier vise à encadrer le déroulement du travail quotidien, ainsi que la vie privée des employés.

Une flottille unique par sa diversité

La flottille de Versailles se distingue, de prime abord, par la multitude de ses bâtiments, à la fois français et étrangers. Par ailleurs, se côtoient sur le Grand Canal aussi bien des bâtiments de plaisance (chaloupes et gondoles), que de véritables vaisseaux de haut bord, sans oublier des navires marchands. Au départ, des bâtiments de taille modeste sont construits pour la promenade. Ils ont l'avantage d'être facilement maniables, sans requérir de compétences particulières. Dès 1669, on compte parmi la flottille un canot¹⁰ pour le roi construit à Toulon. Il y eut plusieurs autres canots mais leur nombre est difficile à évaluer, car ils sont peu cités. Un état de 1698 évoque « trois petits méchants canots y compris celui de la pièce des Suisses¹¹ ». La même année, cinq chaloupes¹², de couleurs différentes, sont construites au Havre par le charpentier Jean Esnault. On en commande six autres par l'entremise de l'ingénieur Le Roy, dans ce même port, en 1676. Jean-Baptiste Chaillé, charpentier au Havre de Grâce, est chargé de leur réalisation. Luxueusement ornées par Philippe Caffiéri¹³, elles sont dorées et peintes (fig. 1 et 2).

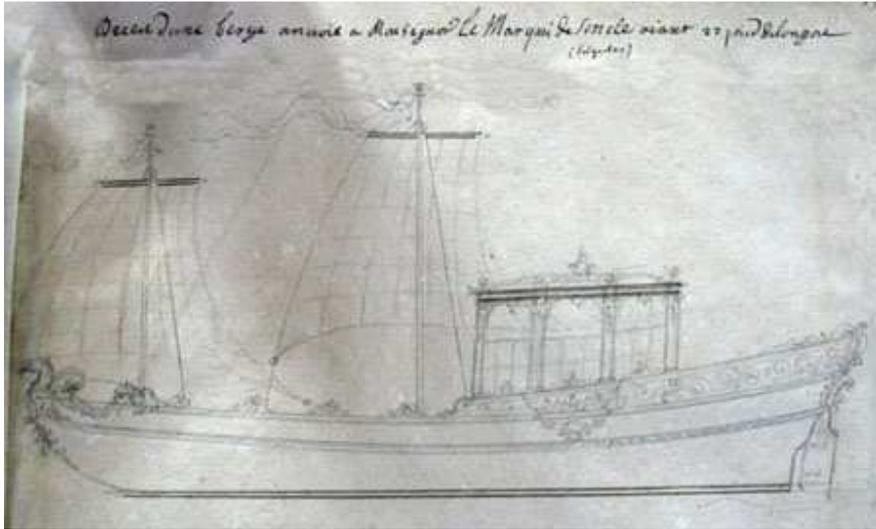
Fig. 1 : Philippe Caffiéri, « Decen d'une chaloupe présentée à Monsieur de Montmort [...] le 30 septembre 1685 », crayon sur papier. Vincennes, Service historique de la Défense, Marine, G 187 (dépôt des Archives nationales).



Il s'agit d'un rare témoignage iconographique qui nous est parvenu. On distingue la finesse du dessin qui nous permet d'imaginer facilement la richesse de la décoration sculptée et dorée. La coque était peinte de couleur vive : rouge, vert, jaune...

© Service historique de la Défense, département Marine / photographie de l'auteur

Fig. 2 : Philippe Cafféri, « Decen d'une berge anvoie a Monseignor le Marquis de Senele [Seignelay] aiant 22 pied de longore », crayon sur papier. Vincennes, Service historique de la Défense, Marine, G 187 (dépôt des Archives nationales).



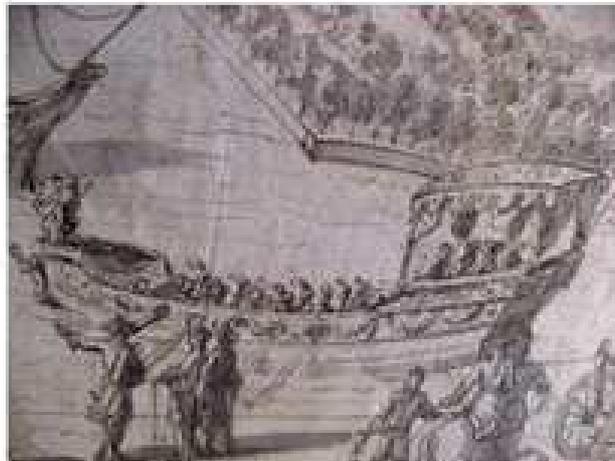
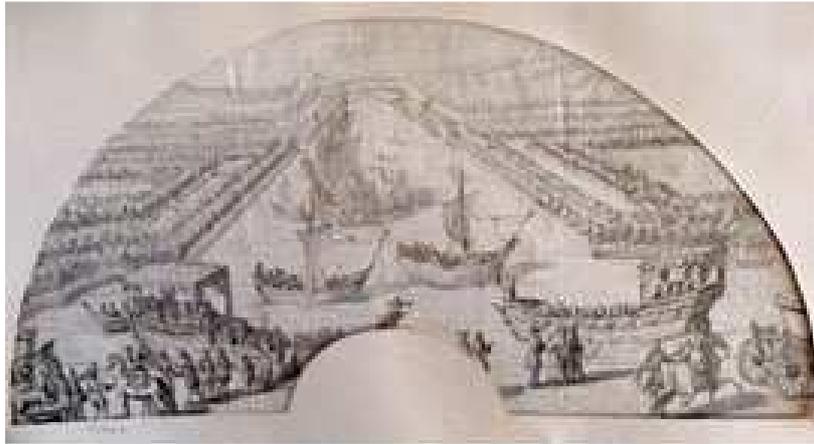
Ce dessin, qui fait partie du même corpus que le précédent, représente un autre type de chaloupe, avec des voiles et un carrosse. Des rideaux étaient en général pendus aux montants. On distingue, en haut du mât, une flamme qui était assortie à la couleur du bâtiment, et brodée.

© Service historique de la Défense, département Marine / photographie de l'auteur

Les charpentiers disposent de mesures de référence adaptables en fonction des commandes et du lieu d'utilisation du bâtiment¹⁴. Ainsi, Jean-Baptiste Chaillé s'est inspiré des gabarits adoptés par son prédécesseur Jean Esnault. En effet, un mémoire adressé à ce dernier¹⁵ se réfère expressément aux anciennes constructions. Cette pratique paraît particulièrement pragmatique, alors même que les plans de construction n'existaient pas encore à cette période¹⁶. En outre, cela représentait un gain de temps pour les ouvriers. En effet, dans une lettre du 21 septembre 1686, Jean-Louis Habert de Montmort, intendant du port du Havre, questionne le marquis de Seignelay à ce sujet¹⁷ : « Dans les dessins des chaloupes que vous m'avez envoyés pour Chantilly, il y a deux gabarits forts différents. Veuillez me dire celle que l'on doit faire¹⁸ ? ».

Le choix de l'agrandissement des embarcations prévaut, répondant à une exigence pratique. En effet, elles peuvent ainsi élargir leurs capacités d'accueil. Facilement maniable et aisée à construire, la chaloupe séduit les grandes personnalités de la cour. Ainsi, Colbert, le marquis de Seignelay, monsieur le Prince et Mademoiselle en ont fait construire pour leur usage personnel. Les commanditaires précisent alors, selon leurs goûts, la décoration souhaitée. Le marquis de Seignelay décide ainsi d'apposer ses armes sur sa chaloupe¹⁹ (fig. 3).

Fig 3 : Anonyme, Projet d'éventail mettant en scène des embarcations à voile et à rame sur le Grand Canal de Versailles, vers 1680, dessin. Paris, Bibliothèque nationale de France, département des Estampes et de la photographie, Ic 49, pl. 37.



Ce projet est un témoin manifeste de la fascination que pouvait exercer la flottille sur les artistes. Au premier plan, deux grandes chaloupes se font face. Elles sont munies de leurs tendelets. Le *Grand Vaisseau*, au deuxième plan, est entouré d'une galiote et d'une petite chaloupe. Ce projet a probablement été exécuté à l'occasion du mariage du Grand Dauphin (7 mars 1680) par la communauté des éventailistes de Paris.

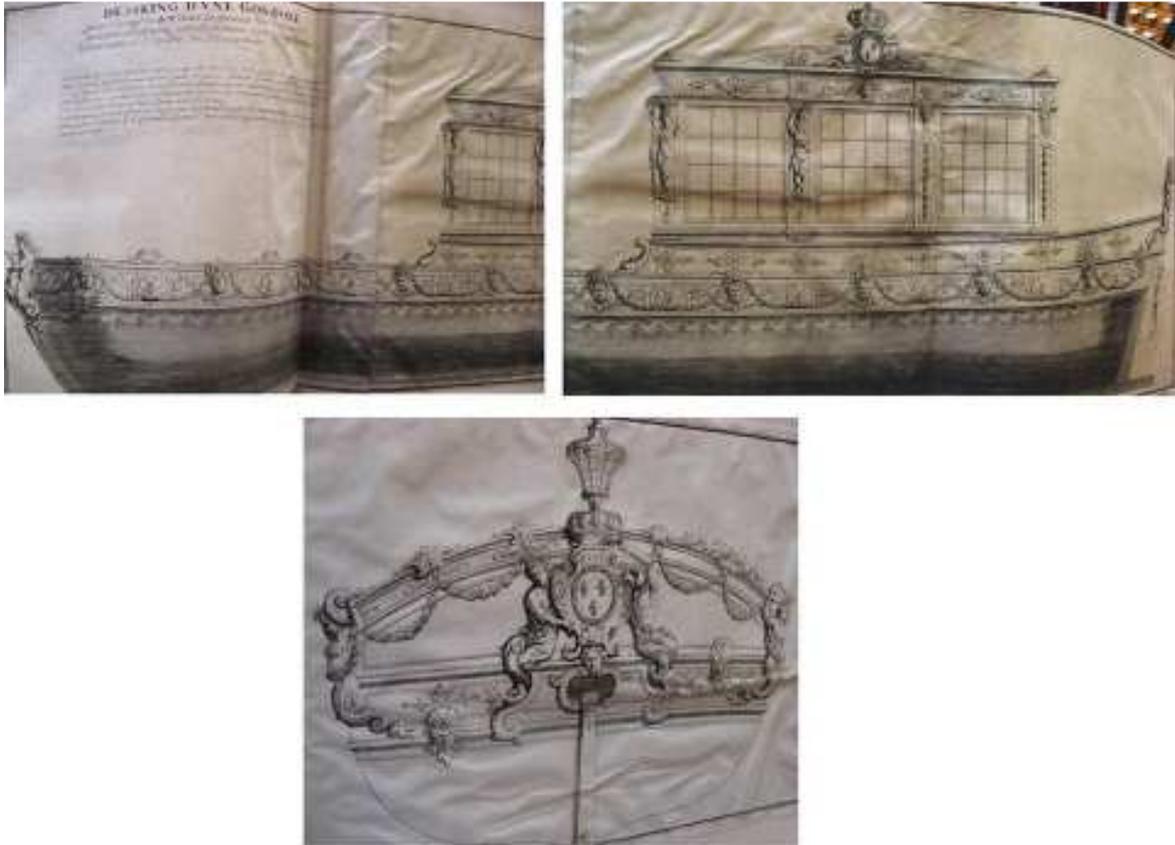
© Bibliothèque nationale de France / photographies de l'auteur

Quant au marquis de Langeron²⁰, commandant du canal, il fait construire en 1686 une double chaloupe, dénommée la *Langeronne*. De dimension plus importante, elle peut donc accueillir plus de passagers. Compte tenu du statut de son commanditaire, on peut supposer que cette embarcation est luxueuse et imposante²¹. Tout au long du règne, on dénombre environ une vingtaine de chaloupes. Dans l'« Etat des bâtimens qui sont sur le canal de Versailles²² » en date du 1^{er} juillet 1698, sept chaloupes sont répertoriées. Fait intéressant, ce document précise qu'en 1697, trois d'entre elles ont été prêtées, une pour Marly et deux pour Fontainebleau. On constate donc qu'elles étaient très prisées et appréciées.

Pour se distinguer, la flottille réunit également des embarcations traditionnelles, typiques d'une région donnée. En outre, on construit à Versailles une yole²³ bleue en 1674, et une piote²⁴ à la mode de Venise en 1688. Une chaloupe biscayenne²⁵ est achetée en 1669 pour 250 livres²⁶. Cette volonté de diversification est donc manifeste dès le départ. Elle se poursuit avec des bâtimens de prestige, à l'exemple des gondoles de Venise livrées à Versailles durant l'hiver 1674²⁷. Elles ont été offertes, accompagnées de quatre gondoliers, par la République de Venise à Louis XIV. Ce dernier, en effet, avait

sans doute appris par ses contacts en Angleterre qu'à l'occasion du mariage de Charles II Stuart avec Catherine de Bragance, le 23 août 1662, Venise avait offert de prestigieuses gondoles pour le cortège royal sur la Tamise. Tout comme plus tard à Versailles, quatre gondoliers furent expressément envoyés pour les actionner²⁸. Cet événement aurait vraisemblablement donné des idées au roi de France (fig. 4 et 5).

Fig. 4 : Jean Berain, « Desseing d'une gondole pour l'usage du Roy dans Les Canaux De Versaille [...] », xvii^e siècle. Paris, Bibliothèque nationale de France, département des Estampes et de la photographie, Ic 45, pl. 26.



© Bibliothèque nationale de France / photographies de l'auteur

Fig. 5 : Le Pautre d'après Louis Dorigny, *Gondole pour la flottille de Versailles*, xvii^e siècle, gravure. Paris, Bibliothèque nationale de France, département des Estampes et de la photographie, Ed 65.



On sait que cette gondole correspond à celle construite pour l'entrée du comte d'Avaux en 1682, alors ambassadeur de France à Venise. Cette gravure figurait dans le *Mercure galant* de mai 1683. Selon ce dernier, les broderies de la gondole étaient de Berain, tandis que les sculptures de Dorigny. Ce bâtiment est sans nul doute un exemple pertinent qui permet d'imaginer la gondole offerte par la République de Venise à Louis XIV.

© Bibliothèque nationale de France / photographies de l'auteur

À l'image des chaloupes, les gondoles connaissent un franc succès. On en compte environ quatorze, certaines étant d'apparat et d'autres de suite. En effet, par opposition aux premières, ces dernières sont noires et dépouillées par tradition. L'état des bâtiments de 1698²⁹ en mentionne sept, dont deux hors d'usage. Face à cet engouement, certaines sont construites à la Petite Venise³⁰. À cet effet, des charpentiers vénitiens se rendent à Versailles à la demande du marquis de Louvois. Ainsi, ce dernier adresse une lettre à Michel-Jean Amelot de Gournay³¹, le 16 juillet 1684, afin de savoir « s'il n'y auroit point à Venise quelque jeune home entendu à ces sortes d'ouvrages qui voulust faire un voyage icy à prix raisonnable³² ». On constate en outre que Joseph Sora et Pietro Massagati, charpentiers vénitiens, reçoivent 720 livres pour leurs gages du dernier quartier de l'année 1684³³. Une *Grande Gondole* est également construite en 1678 et décorée par Philippe Caffiéri. Elle se distingue des autres par sa taille plus importante, ce qui offre un plus grand confort pour la famille royale³⁴. La prédominance des chaloupes et des gondoles est donc flagrante, en raison de la simplicité de leur maniement. Cette tendance se confirme à long terme, puisqu'elles demeurent plus importantes en nombre jusqu'en 1700 (fig. 6).

Fig. 6 : M. Bouteron, maquette de gondole de parade de l'époque de Louis XIV, vers 1950, bois doré et textile, 40 cm (H.) × 20 cm (L.) × 65 cm (P.). Châteaux de Versailles et de Trianon, V 3689.



© RMN / Gérard Blot

Cependant, leur coexistence avec des vaisseaux de haut bord constitue sans nul doute l'aspect le plus marquant de cette flottille. En effet, loin d'être un phénomène isolé, cette pratique se constate dès sa genèse. Ainsi, un brigantin³⁵ est construit au Havre et mis à l'eau en novembre 1669³⁶.

Colbert commande la même année une galiote³⁷, construite au Havre par Le Roy, armée sans doute de trente-deux petits canons sculptés par Pierre Mazeline. Cette construction est onéreuse puisque 11 955 livres ont été payées à cet ingénieur³⁸. Il s'agit du premier bâtiment de taille importante qui évolue sur le Grand Canal. Au cours du règne, on dénombre environ quatre galiotes, dont l'une aurait été nommée la *Dunkerquoise*. Construite en 1678³⁹ par Hendrick pour célébrer le rachat de la ville de Dunkerque aux Anglais (1662), nous manquons cependant de sources à son sujet. On sait qu'elle est décorée par Philippe Caffiéri, tandis que les comptes la mentionnent en 1686⁴⁰. De même, le marquis de Dangeau évoque une promenade de Monseigneur avec madame la Dauphine la même année⁴¹. Enfin, on constate que Christophe de Worte, Antoine Yvin et Jacques Cuvillier, charpentiers dunkerquois, sont envoyés en 1685 à Versailles pour une durée déterminée⁴².

La galère, bâtiment prestigieux par excellence, fait son apparition en 1681 par la volonté de Colbert⁴³. L'écartier eût été un leurre, car quoi de plus symbolique pour incarner la puissance royale ? Jean-Baptiste Chabert, issu d'une lignée de maîtres charpentiers connue et respectée, est chargé de sa confection. Elle est préfabriquée en mai et juin 1681 à Marseille. Cependant, sans conteste, la construction en 1685 de la

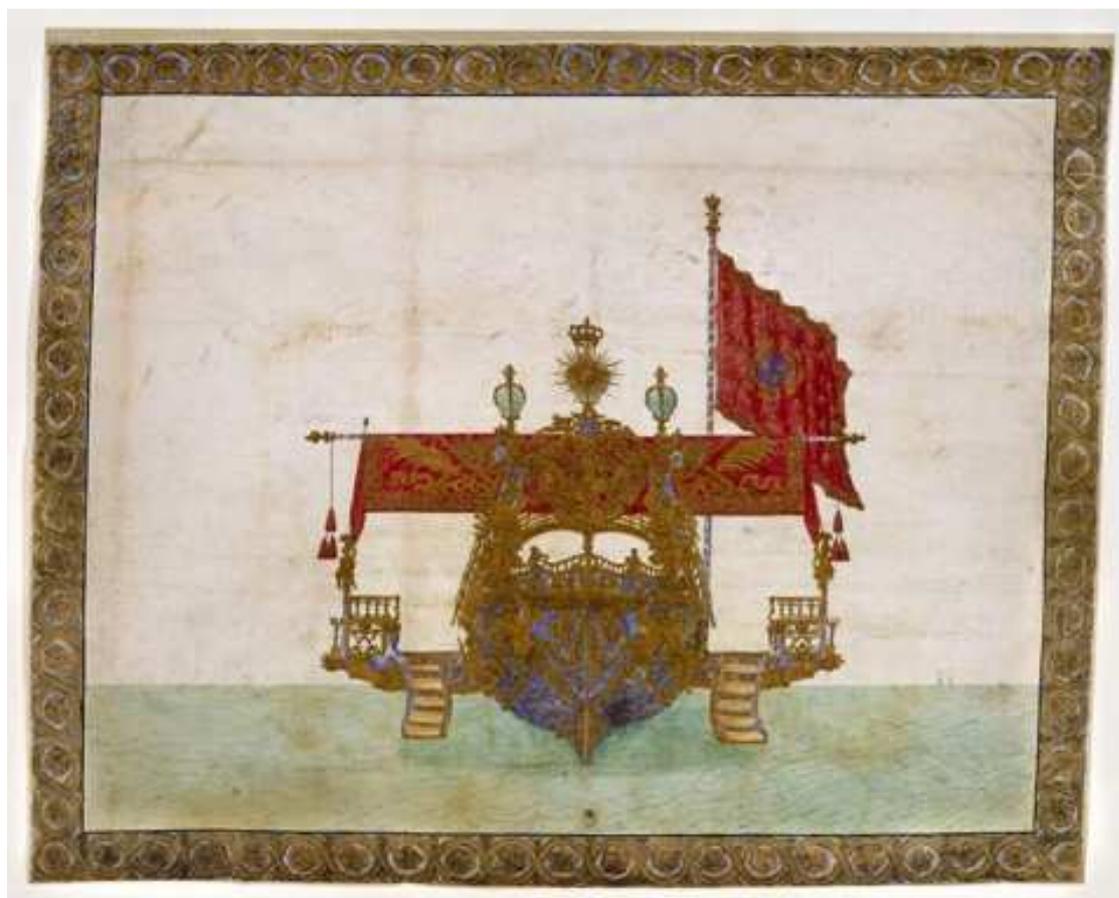
galère réelle⁴⁴ est la plus grande entreprise de cette époque. En effet, elle incarne par nature l'autorité du souverain. Mise en œuvre par le même charpentier, elle a la taille d'une demi-galère. Elle est décorée par Jean-Baptiste Tuby et Caffiéri et mise à l'eau en novembre 1685. On l'appelle alors *Grande galère* ou *Mignonne*⁴⁵ (fig. 7 et 8). Il est fort probable que ce bâtiment ait peu navigué car, difficilement maniable, sa présence était davantage symbolique. En effet, à cette période, les galères du roi transportent principalement des personnages de sang royal. Destinées à l'origine au combat, les galères deviennent progressivement des bâtiments d'apparat au début du xviii^e siècle. En outre, ce bâtiment se révèle moins efficace face aux vaisseaux de ligne⁴⁶. Accompagnant ce développement sans précédent, le Grand Canal va accueillir en son sein de véritables vaisseaux de guerre.

Fig. 7 : Vue latérale de la poupe d'une galère royale, xviii^e siècle, gouache. Paris, Bibliothèque nationale de France, département des Estampes et de la photographie, Réserve B-7 Bristol F-t 5.



© Bibliothèque nationale de France

Fig. 8 : Vue de face de la poupe d'une galère royale, xvii^e siècle, gouache. Paris, Bibliothèque nationale de France, département des Estampes et de la photographie, Réserve B-7 Bristol F-t 5.



Selon Pierre de Nolhac, ce précieux document pourrait mettre en scène la petite réale du Grand Canal de Versailles. On admire le soin dans les détails et la richesse de la décoration sculptée. Grâce à cette gouache, on peut notamment appréhender le luxe des matières, la gaieté des couleurs et voir distinctement le « costume » d'une galère réale : la tente, le pavillon royal, le tendelet de poupe, les flammes en brocarts, damas et velours cramoisi et rehaussés de fils d'or... On comprend donc parfaitement l'ampleur de l'investissement financier qu'impliquait une telle construction et la charge symbolique et esthétique qu'elle pouvait dégager.

© Bibliothèque nationale de France

La construction du *Grand Vaisseau*, mis à l'eau en novembre 1670, est une étape importante dans le développement de la flottille. En effet, il s'agit du premier vaisseau construit au Havre par Jacques Tortel pour le Grand Canal⁴⁷. Il est peu probable que ce petit navire de guerre y ait navigué voiles déployées, compte tenu de la relative étroitesse du canal pour un bâtiment de cette envergure. En effet, José-Paul Verne a pu déduire les dimensions de ce vaisseau à partir de la taille de son pavillon⁴⁸, conformément aux conventions en vigueur dans la marine⁴⁹. Elles ont probablement été reprises par le marquis de Langeron, pour la construction du *Vaisseau de Versailles* en 1685. En effet, bâtis tous deux au Havre, ils ont des pavillons de mêmes dimensions⁵⁰. D'autre part, cette construction intervient au moment où le premier est mis au rebut. Muni d'une batterie de treize canons, le *Vaisseau de Versailles* est décoré par Caffiéri

(fig. 9). Le troisième vaisseau, le *Triomphant*, est lancé sur le canal en 1688⁵¹. Sur les dessins effectués par Jean Berain et Philippe Caffiéri en 1685⁵² (fig. 10 et fig. 11), on distingue, parmi la décoration sculptée, la couleuvre caractéristique des armes de Colbert. Il s'agit ici de son fils, le marquis de Seignelay, qui lui succéda en 1683. À regret, nous ne connaissons pas la destinée de ce vaisseau. Les trois vaisseaux ont pour point commun d'avoir été conçus en France. Cependant, à l'image des bâtiments de plaisance, on souhaite doter le Grand Canal de modèles étrangers.

Fig. 9 : Philippe Caffiéri, « Vaisseau de Versailles conduit par Monsieur le marquis de Langeron », 1685, crayon sur papier. Vincennes, SHD, Marine, G 187 (dépôt des Archives nationales).



© Service historique de la Défense, département Marine / photographie de l'auteur

Fig. 10 (à gauche) et 11 (à droite) : Philippe Caffiéri, Jean Berain, « Dessain du petit vaisseau nommé le *Triomphant* » et « La bouteille et esperon du vaisseau le *Triomphant* », 1688, crayon sur papier. Vincennes, Service historique de la Défense, Marine, G 187 (dépôt des Archives nationales).



La figure de proue est une licorne.

© Service historique de la Défense, département Marine / photographies de l'auteur

On choisit donc les bâtiments représentatifs des grandes nations maritimes. En 1669, on achète ainsi une felouque napolitaine⁵³ violette, construite à Naples en mai 1669. Cette politique va se poursuivre avec l'arrivée d'un heu⁵⁴ de Hollande et de deux yachts anglais⁵⁵ en 1675 (fig. 12). Une commande est passée auprès du sieur Anthony Deane, maître constructeur anglais réputé. Ces derniers sont construits à Harwick et mesurent environ 45 pieds de long, tirant 3 pieds d'eau⁵⁶, les Anglais ayant souhaité connaître au préalable la grandeur et la profondeur du canal⁵⁷. Les dessins sont effectués par Charles Le Brun qui les fait parvenir auprès du sculpteur Jean Legeret et du peintre André Camot, missionnés en Angleterre pour exécuter sur place les ornements⁵⁸. Les yachts sont achevés deux mois après. Une lettre du 10 août 1675 atteste de leur arrivée au Havre. Le transport est supervisé par le capitaine du yacht le *Cleveland* accompagné de quatre matelots anglais⁵⁹.

Fig. 12 : *Vue de la tête du Grand Canal, de la Petite Venise et du château*, dessin anonyme, vers 1710-1715, 16,2 × 35,5 cm. Châteaux de Versailles et de Trianon, MV 8545. INV Dessins 975.



© RMN / Droits réservés

Ce dessin est particulièrement intéressant par sa qualité scientifique. Contrairement aux autres témoignages de l'époque, qui adoptent un parti pris décoratif, on distingue ici une réelle volonté de traduire la réalité historique. La technique du dessin permet à l'artiste de mettre en valeur certains détails. Ainsi, on constate que le heu, au centre, est amarré à quatre, c'est-à-dire en quatre points différents, ce qui permet aux bâtiments de rester stables et de ne pas succomber aux agressions du vent. À l'arrière-plan, de part et d'autre du canal, les chevaux marins de Tuby se font face.

Ainsi, le Grand Canal constituait un cadre exceptionnel pour faire évoluer tous ces bâtiments et offrir à la cour un spectacle unique. Il était naturellement propice à la détente et aux fêtes. Mais le caractère festif du lieu ne saurait être exclusif. Le Grand Canal était aussi le théâtre d'expérimentations scientifiques sérieuses.

Le Grand Canal, théâtre d'expérimentations

Le Grand Canal accueille des essais techniques dont l'enjeu est de contribuer, entre autres, au perfectionnement et à l'uniformisation des constructions navales françaises. En effet, on songe alors à concevoir des modèles réduits pour chaque rang, à la suite de la grande enquête ouverte par le marquis de Seignelay en 1678⁶⁰. Deux frégates sont ainsi construites sur ce principe pour le Grand Canal afin de répondre aux besoins de normalisation des constructions. Le chevalier de Tourville⁶¹ et Abraham Duquesne⁶² sont chargés d'élaborer ces épreuves qui seront validées par les conseils de construction. Duquesne mandate un maître toulonnais pour construire un modèle de vaisseau de premier rang⁶³. Le 15 janvier 1681, il est acheminé à Versailles, avec en fond de cale du vin de muscat à l'intention de Colbert. Tourville, rescapé d'un grave naufrage qui causa la perte du *Sans Pareil* au large de Belle-Isle en 1679, est chargé par Colbert de tirer une « moralité de ce prodigieux accident⁶⁴ ». Il est attendu à Rochefort pour mettre au point un modèle de vaisseau qui doit être approuvé par le conseil de construction. Désormais, à chaque classe de navire devra correspondre un seul type de bâtiment. Blaise Pangallo⁶⁵, charpentier napolitain, est chargé de construire ce prototype⁶⁶. Il a pour fonction de réunir, en une seule construction, toutes les avancées et découvertes en matière de construction navale. Le chevalier choisit comme exemple un vaisseau deux-ponts de 147 pieds de longueur, et armé de 66 canons, qui aurait été réduit pour

Versailles à l'échelle du quart⁶⁷. Ses canons de bronze sont fondus par Keller aux ateliers de l'Arsenal⁶⁸ (fig. 13). Il est probable que ces deux frégates, difficiles à manœuvrer, n'aient servi que pour distraire la cour. On peut noter cependant qu'il est rare de voir, sur une pièce d'eau d'une demeure royale, des répliques de vaisseaux de guerre qui ont, en outre, joué un rôle dans l'expansion de la construction navale. Ainsi, le lien qui unit l'histoire de la Marine française du XVII^e siècle à la flottille est particulièrement intéressant et singulier. D'autant plus que ce lieu offrait parfois aux inventeurs la possibilité de faire valoir leurs découvertes.

Fig. 13 : *Vue perspective du bassin d'Apollon et du Grand Canal avec sa flottille*, gouache, rehauts d'or, vélin (papier), vers 1705. Châteaux de Versailles et de Trianon, MV 8280. INV Dessins 838.



© RMN / Gérard Blot

Cette gouache, d'une grande qualité, offre une vision plutôt décorative mais toutefois intéressante. En effet, le Grand Canal était un lieu de promenade fréquent à pied ou en carrosse pour les courtisans. Au second plan, on voit évoluer des bâtiments de gabarits différents et peut-être la frégate de Tourville.

En effet, Massiac de Sainte-Colombe⁶⁹ propose d'expérimenter en 1673 sur le Grand Canal une nouvelle machine qui semble être le premier navire à aubes. Il faut noter que cet ingénieur n'a pas hésité à s'adresser à la surintendance des Bâtiments du roi pour présenter son invention. Il semble que les

scientifiques misent sur la notoriété de ce lieu pour le lancement d'une nouvelle expérience. Celui-ci, ne cachant pas ses ambitions, souhaite obtenir les honneurs auxquels il estime avoir droit et tirer profit de la présentation au roi de son travail. Fort malheureusement, il n'y a pas, à notre connaissance, de documents iconographiques qui nous permettent de figurer ce navire.

Le Sieur de Ste Colombe comme associé et procureur d'un officier françois qui a servi trente ans en des pays étrangers offre en son nom trois machines d'une invention nouvelle pour la gloire et pour le service du roy. La 1^{ère} est pour faire aller un vaisseau sans vent, sans avirons et sans voilles [...]. J'espère que le roy accordera à la grandeur de ses productions et au zelle particulier qu'il a pour son service [...]. Que Sa Majesté lui accordera aussy des lettres de recommandation pour les roy d'Angleterre, de Suède et autres alliez afin que le mesme droit s'établisse dans leurs États et que faisant éclater en mesme temps ces nouvelles inventions il se face des progrès considérables pour son service. Et parce que le dit officier a fait des fraiz considérables pour l'expérience de ses machines et pour venir en France les communiquer à Sa Majesté avec le zelle de bon François, il espère qu'elle lui accordera la somme de quatre mille écus pour se rembourser des avances qu'il a faites et une pension au lieu de celle qu'elle abandonne. Des lettres de noblesse pour lui et dix de ses associez. Il s'oblige respectivement avec ses associez de faire rehausser les dites machines devant Sa Majesté à Versailles ou ailleurs dès qu'il sera assuré de la part qu'elle agrée de ses propositions⁷⁰.

Cette préoccupation scientifique se poursuit au XVIII^e siècle. Ainsi, le 16 février 1756, le sieur Macary propose au surintendant des Bâtiments de construire, avec l'aide des charpentiers du Grand Canal, un bateau pliant de son invention. L'offre du sieur Macary est acceptée le 12 février 1756.

Il s'agit, Monsieur, d'une affaire qui regarde l'État et comme il est question d'avoir une place propre à construire une machine de mon invention, j'ay eu l'honneur de lui dire qu'il n'y avoit point de plus convenable que l'arsenal du canal ou sont les gondoliers de Sa Majesté. J'oserai vous supplier, Monsieur, de vouloir bien donner voir sur ce sujet pour que je puisse sans aucun obstacle faire toutes mes opérations suivant ce que je me suis engagé vis à vis de M. le Maréchal et d'ordonner encore que dans le cas où j'aurois besoin de quelques un des charpentiers du roy, qu'ils fussent à mon commandement. Il seroit aussi essentiel Monsieur, que pour plus de seureté du secret que demande cette affaire, je fusse logé à proximité de mes ouvrages. J'attends de votre bonté ce qu'il vous plaira de décider dans cette circonstance. J'ay donné ma parole à M. le Maréchal d'etre sans faute vendredy matin à Versailles pour commander mes travaux. J'iray recevoir vos ordres⁷¹.

Exceptionnelle par sa diversité, la flottille l'est aussi par la qualité de ses bâtiments. Leur processus de construction est très bien maîtrisé et organisé, grâce à une centralisation des pouvoirs qui engendre une répartition des compétences en des points stratégiques.

Une organisation centralisée

La constitution de la flottille nécessite une organisation rigoureuse qui mobilise un nombre d'acteurs important. En effet, les commandes sont passées dans les ports de France, selon un processus défini. Le surintendant des Bâtiments du roi et le commandant du canal vont envisager des projets de construction selon leurs besoins. Ils passent alors une commande auprès de l'intendant du port compétent au Havre de Grâce, à Dunkerque, à Toulon ou à Marseille. Les meilleurs maîtres charpentiers se mettent alors à l'ouvrage, et surveillent la construction, qui doit être réalisée promptement. Une fois achevés, les bâtiments sont en principe démontés et mis en pièces détachées pour être acheminés plus aisément à Versailles. Lorsqu'ils sont remontés à la Petite Venise, on demande au charpentier de se déplacer pour

surveiller le bon assemblage des pièces. Ce procédé a ainsi été choisi pour les chaloupes, la frégate de Tourville et la galère de 1681. Pour le *Modèle*, Colbert donne à l'intendant de Rochefort des instructions précises. Il doit passer par mer à Brest, puis au Havre pour être examiné par les officiers des deux ports. Ensuite, par voie d'eau, il doit parvenir à Saint-Germain. Tourville craint que l'opération de démontage ne soit néfaste, mais Colbert persiste. Il faut, selon lui, le mettre en fagots et le monter devant le roi. En définitive, c'est cette solution qui est retenue. Les éléments sont chargés fin septembre sur un flibot⁷² pour Le Havre, puis, empruntant la Seine, ils arrivent en octobre à Saint-Cloud⁷³. On les assemble alors sur le bord du canal. Le commissaire Silly est chargé de suivre les opérations. Il est accompagné par un maître entretenu du port et quatre charpentiers. Le remontage du modèle et de son gréement n'est achevé que début juin 1681⁷⁴. On note que cette opération est lourde. Pour aider le personnel déjà sur place, six calfats sont envoyés en renfort à Versailles⁷⁵.

Plus rarement, les bâtiments sont amenés tout d'une pièce, car c'est une méthode qui n'est pas sans risque. À titre d'exemple, les deux yachts du sieur Deane partent de Portsmouth, escortés d'une frégate anglaise dénommée le *Preon*, puis arrivent au Havre. Ils repartent pour Rouen, à la remorque d'une chaloupe, aidés par dix matelots⁷⁶. De là, ils sont amenés à la cordelle jusqu'à Saint-Cloud où un matériel spécial les attend. Le sieur Deane arrive plus tard, accompagné de son fils en qualité d'interprète⁷⁷. Charles Perrault, dans son rapport à Colbert du 26 août 1675, signale qu'il a fourni du suif aux charpentiers anglais et qu'il a fallu faire une brèche dans le mur d'enceinte du parc de Versailles pour faire entrer les yachts⁷⁸.

Une fois en pièces détachées, les bâtiments sont véhiculés par voie fluviale et suivent un parcours précis. En règle générale, ils transitent par la Seine, passent par Rouen, Marly ou Le Pecq, Saint-Cloud, puis Versailles. Des correspondants sont là sur place pour vérifier le bon déroulement des opérations. Ils doivent rendre compte du bon acheminement des bâtiments et du matériel. On édite également des passeports pour laisser passer librement les bâtiments chargés du bois utile à la construction⁷⁹. Outre les intendants des différents ports, comme Jean-Louis Habert de Montmort⁸⁰ pour Le Havre, ou Jean-Louis Girardin de Vauvré⁸¹ pour Toulon, on note la présence de personnes relais. Ainsi, le sieur Vanderhulst⁸² est-il chargé de vérifier régulièrement l'acheminement des fagots du Havre de Grâce jusqu'à Rouen car, en qualité de banquier, il valide la transaction par le paiement. À Marly, Louis Le Lièvre de Rusé⁸³, contrôleur des Bâtiments du roi, doit veiller à l'arrivée sans encombre de la commande⁸⁴.

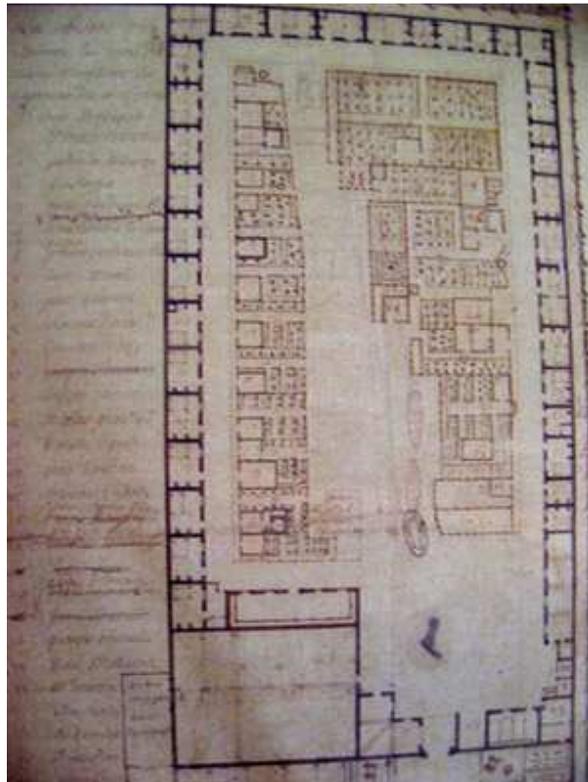
En règle générale, on constate un découpage géographique tenant compte des points forts de chaque région en matière de construction navale. Ainsi le Levant sera principalement sollicité pour les galères. Pour le matériel, une répartition des rôles est implicite. Les matériaux de première nécessité – cordages, agrès, mâture, bray, soufre pour le calfatage – destinés à l'entretien des bâtiments, sont envoyés du Havre de Grâce. Il ne fait aucun doute que sa localisation joue en sa faveur, puisque l'on doit disposer de ces marchandises rapidement. En outre, la Provence est réputée à l'époque pour ses toiles et ses cotonnades. Cette région a donc fourni les voiles de certains bâtiments de la flottille du Grand Canal de Versailles⁸⁵.

Le matériel et les pièces détachées sont dirigés, une fois arrivés, vers les ateliers de construction proches du Grand Canal, pour le remontage ou la réparation des bâtiments. Une équipe de charpentiers et de calfats s'y tient en effet disponible en permanence. Lorsque les commandes sont très nombreuses, la surintendance des Bâtiments réclame aux ports l'envoi temporaire de certains charpentiers. Ainsi, Jean-Baptiste Colbert écrit en septembre 1678 au sieur Desclouzeaux, commissaire général de la Marine au Havre :

Il n'y a rien à quoy vous deviez vous appliquer avec plus de soin qu'à connoître les plus habiles maitres des matelots, maitres pilottes, hauturiers, maitres canonniers et maitres charpentiers de vostre département pour m'en envoyé une liste exacte [...]. Faites-moy scavoit si le charpentier Salicon est absolument nécessaire et si vous pourriez vous passer de luy au Havre de Grâce pour quelques temps⁸⁶.

Dans les comptes des Bâtiments du roi, on note la présence d'un certain Pierre Salicon qui, sa mission achevée, est congédié en 1688. En effet, à partir des années 1680, le rythme des constructions s'intensifie et on a besoin de nouvelle main-d'œuvre à la Petite Venise. On reste particulièrement vigilant sur la qualité du personnel employé et on se renseigne régulièrement sur la réputation et la valeur de chacun. Les choix sont donc très pragmatiques et suivent la cadence des constructions. L'équipe est fidèle, la plupart des employés faisant carrière toute leur vie à la Petite Venise⁸⁷ (fig. 14).

Fig. 14 : Plan légendé de la Petite Venise, daté et annoté au verso : « 1696. Jardins. Plan des baraques pour les logements des matelots au Canal et des jardins qu'ils ont fait dans leur cour. » N° 23. En légende, les noms des mariniers, XVII^e siècle. Paris, Archives nationales, département des Cartes et plans, O¹1794⁴ n° 3.



© Archives nationales / photographie de l'auteur

Les matelots, gondoliers, charpentiers et calfats logent dans une pièce qui leur est attribuée, avec un jardin. Dans la partie inférieure du plan, on distingue une zone destinée au stockage, à la construction et à la réparation des bâtiments. La forme architecturale se rapproche beaucoup de l'architecture militaire et des modèles choisis pour les arsenaux : espace rectangulaire fermé, cour centrale répartie en zones...

Ainsi, la flottille du Grand Canal de Versailles est unique non seulement par la grande diversité de ses bâtiments, mais aussi par le zèle des commanditaires qui n'ont pas hésité à réunir des vaisseaux de haut bord et des bâtiments de plaisance au sein d'un domaine royal. On peut cependant souligner l'absence de jeux nautiques à Versailles. Au XVIII^e siècle pourtant, le sieur Démoriés, ancien pilote des vaisseaux du roi et lieutenant de frégate, propose d'offrir aux jeunes princes le spectacle d'évolutions et de combats navals sur des gondoles et chaloupes. Tout en contribuant à l'amusement des princes, cela leur donnerait, disait-il, la connaissance pratique des définitions nautiques⁸⁸. En dépit de son caractère festif et ludique manifeste, la flottille recèle également une dimension scientifique unique et particulièrement intéressante. Elle se distingue en cela des autres flottilles qui se bornaient le plus souvent à faire évoluer des bâtiments de plaisance. Elle témoigne aussi bien des goûts et des intérêts de la cour pour les divertissements nautiques que des avancées dans le domaine de la recherche scientifique et de l'expérimentation technique au XVII^e siècle.

Notes

[1](#) Selon une expression employée au XVIII^e siècle. AN, O¹ 1793.

[2](#) Charles de La Roncière, *Histoire de la Marine française*, t. V : *La guerre de Trente Ans*, Paris, Plon, 1934, p. 332-333.

[3](#) Michel Vergé-Franceschi, « Louis XIV et la mer », in M. Vergé-Franceschi (dir.), *Dictionnaire d'Histoire maritime*, Paris, Robert Laffont, 2002.

[4](#) Lettre de Jean-Baptiste Colbert au Sieur Brodart, intendant des galères à Marseille, 15 may 1681 : « Vous sçavez qu'il y a présentement sur le canal de Versailles la plupart des différentes espèces de bastimens dont on se sert à la mer, et, comme il n'y a point eu encore de galère, j'estimerois à propos d'en faire bastir une de 40 à 45 pieds de long [...] », *Lettres, Instructions et Mémoires de Colbert*, t. III, 1^{re} partie : *Marine et galères*, publiés par P. Clément, Paris, Imprimerie nationale, 1864, p. 208.

[5](#) François-Michel Le Tellier, marquis de Louvois, surintendant des Bâtiments du roi entre le 6 septembre 1683 et le 16 juillet 1691.

[6](#) À droite du Grand Canal en descendant le tapis vert.

[7](#) La Petite Venise recrute en effet un personnel qualifié et spécialisé : mariniers voiliers, mariniers de rame et gondoliers. Cela permet d'assurer une sécurité optimale lors des promenades.

[8](#) Voir Amélie Halna du Fretay, *La Petite Venise à l'époque de Louis XIV*, mémoire de master I à l'École du Louvre, sous la dir. de Béatrix Saule, 2008.

[9](#) Il s'agit d'un document inédit, qui traduit une volonté manifeste de remettre de l'ordre au sein de la Petite Venise, alors que des dysfonctionnements et des signes d'insubordination apparaissent. Les heures d'ouverture et de fermeture des grilles de la Petite Venise sont précisées clairement et les matelots doivent demander la permission pour se marier. La compétence du personnel est requise expressément, les matelots devant effectuer trois campagnes sur mer (AN, O¹ 1793). Voir Amélie Halna du Fretay, *La Petite Venise à l'époque de Louis XIV*, mémoire de master I à l'École du Louvre, sous la dir. de Béatrix Saule, 2008 (le règlement est communiqué en annexe, p. 15).

[10](#) Petite embarcation non pontée, pouvant aller à la voile, mais, le plus ordinairement allant à l'aviron.

[11](#) AN, O¹ 1793.

[12](#) La chaloupe est en principe un petit bâtiment que l'on mène à voile et à rames pour le service d'un grand vaisseau. Ici, il s'agit plutôt de bâtiments d'apparat dérivés de leur fonction initiale, se rapprochant plus de la fonction d'une gondole.

[13](#) Philippe Caffiéri est né à Rome en 1634 et mort en 1716. Il fut appelé en France par Mazarin en 1660. Employé par Colbert dans les travaux des maisons royales, il devint ingénieur et dessinateur des vaisseaux, et inspecteur de la marine à Dunkerque.

[14](#) Ainsi, Colbert recommande au sieur Desclouzeaux, à Versailles le 20 août 1677 : « Sa Majesté veut qu'il fasse bastir avec grande diligence une chaloupe de 30 ou 32 pieds de long et des mesmes proportions que la plus grande ce celles qui ont este basties au Havre pour mettre sur le canal de Versailles mais il doit observer que cette chaloupe estant destinée pour servir sur la rivière de Seyne doit avoir plus de fonds que celles qui ont este faites pour ledit canal. ». « Mémoire du Roy au Sr Desclouzeaux », AN, fonds Marine, G 255.

[15](#) « Mémoire de la grandeur des chaloupes qui sont a présent tant sur le canal de Versailles que de celles que le maitre Chaillé charpentier du Havre-de-grâce, à ordre de construire », AN, fonds Marine, B² 32, f^o 241.

[16](#) Les charpentiers utilisaient une méthode médiévale, la méthode du maître gabarit, de la tablette et du trébuchet. Il s'agit d'une conception non graphique de construction, le plan en coupes horizontales, longitudinales et transversales n'intervenant à aucun moment dans le projet architectural. La conception d'une partie importante de la coque est soumise à l'usage de ces « trois instruments ». Pour approfondir sur ce sujet, se reporter à l'ouvrage d'Éric Rieth, *Le maître-gabarit, la tablette et le trébuchet : essai sur la conception non-graphique des carènes du Moyen Âge au xx^e siècle*, Paris, CTHS, 1996. Chaque famille de grand constructeur naval transmettait son savoir-faire de génération en génération. C'est au xviii^e siècle que se développent les plans de construction selon des critères harmonisés.

[17](#) Jean-Baptiste Colbert, marquis de Seignelay, né le 1^{er} novembre 1651 et mort le 3 novembre 1690. Fils de Jean-Baptiste, il lui succéda en 1683 au secrétariat d'État à la Marine. Ministre d'État en 1689, il poursuit l'œuvre de son père.

[18](#) AN, fonds Marine, B³ 51, f^o 278.

[19](#) AN, fonds Marine, B² 36, f^o 169.

[20](#) Joseph Andrault, marquis de Langeron (16 novembre 1649 – 28 mai 1711) était lieutenant général des armées navales. Il est promu capitaine des vaisseaux le 2 novembre 1671. Dès lors, il va participer pendant trente-cinq ans à la plupart des grandes opérations navales de son temps. Il commande notamment le 21 août 1673 l'*Apollon* au combat du Texel, à l'entrée du Zuiderzee, où Ruyter est mis en échec. Il est nommé inspecteur des constructions navales en avril 1684 et chef d'escadre en octobre 1689.

[21](#) Juste Fennebresque, *La petite Venise, histoire d'une corporation nautique*, Paris, A. Picard, 1899, p. 50.

[22](#) AN, O¹ 1793.

[23](#) Petite embarcation à l'aviron, étroite et légère, non pontée. Généralement très longue, elle est très rapide.

[24](#) Ou péaute, petite barque légère, de la famille des gondoles. Elle est répertoriée dans l'état de 1698, AN, O¹ 1793.

[25](#) Sorte de barque longue ou chaloupe dont se servaient surtout les riverains du golfe de Biscaye (Pays basque espagnol). Elle est très pointue de l'arrière comme de l'avant ; sa mâture consiste en un grand mât vertical et un mât de misaine qui s'incline beaucoup vers la poupe. Les deux voiles sont quadrangulaires.

[26](#) *Comptes des Bâtiments du roi sous le règne de Louis XIV*, publiés par J. Guiffrey, Paris, Imprimerie nationale, 1881-1901, t. I, col. 339.

[27](#) Charles Yriarte, « Louis XIV en gondole », *Le Figaro illustré*, n° 17, 1^{er} août 1891, p 22-24.

[28](#) Giovanni Battista Rubin de Cervin, *Bateaux et batelleries de Venise*, Lausanne / Paris, Edita / Vilo, 1978, p. 91.

[29](#) AN, O¹ 1793.

[30](#) AN, O¹ 1793, un « Mémoire de plusieurs morceaux de bois pour construire une gondole, avec les plans des 24 morceaux courbes nécessaire a cette construction ».

[31](#) Michel-Jean Amelot de Gournay (1665-1724), ambassadeur de France à Venise (1682-1685), au Portugal (1685-1688), en Suisse (1688-1698), en Espagne (1705-1709).

[32](#) Vincennes, Service historique de la Défense (désormais SHD), Terre, A¹ 715, f° 406.

[33](#) *Comptes des Bâtiments du roi...*, *op. cit.*, t. II, col. 716.

[34](#) J. Fennebresque, *op. cit.*, p. 54.

[35](#) Nom d'un petit navire de la famille des galères que Pantero Pantera définit ainsi : « Le brigantin est un navire un peu plus petit que la galiote, mais ayant la même forme, à cela près qu'il n'a pas la course si élevée que la galiote. Il est ponté, porte une seule voile, qui est la voile de maître ; il a 8 à 16 bancs à un seul rameur. Les rames du brigantin sont assez longues et minces ce qui rend leur maniement facile.» (Auguste Jal, *Glossaire nautique, répertoire polyglotte des termes de marine anciens et modernes*, Paris, Firmin-Didot frères, 1848, p. 342).

[36](#) *Comptes des Bâtiments du roi...*, *op. cit.*, t. I, col. 339.

[37](#) Petite galère de 16 à 23 bancs.

[38](#) *Comptes des Bâtiments du roi...*, *op. cit.*, t. I, col. 340.

[39](#) Selon l'« Etat des Bâtiments de 1698 », AN, O¹ 1793.

[40](#) *Comptes des Bâtiments du roi...*, *op. cit.*, t. II, col. n° 890.

[41](#) Philippe de Courcillon, marquis de Dangeau, *Journal du marquis de Dangeau*, publié par MM. Soulié et Dussieux, Paris, F. Didot, 1854-1860, 19 vol., ici t. I : 1684-1685, samedi 13 juillet 1686, p. 360 : « [...] La musique nous suivoit dans la Dunkerquoise. »

[42](#) *Comptes des Bâtiments du roi...*, *op. cit.*, t. II, colonne 716. Ils enregistrent un supplément de gages « pour les ayder à retourner en leur pays. »

[43](#) *Lettres, Instructions et Mémoires de Colbert*, *op. cit.*, 15 may 1681, p. 208.

[44](#) Les galères extraordinaires regroupent les réales, les capitanes, les patronnes et quelques autres portant pavillons du chef d'escadre. La réale est la plus prestigieuse, car elle est la première galère d'un monarque d'État souverain. Elle possède une somptueuse décoration sculptée et des ornements : parmi eux, on peut citer trois fanaux en poupe sur une même ligne, le pavillon personnel du général, un étendard blanc fleurdelisé avec colliers des ordres en poupe et le pavillon rouge des galères.

[45](#) Alain Demerliac, *La marine de Louis XIV : nomenclature des vaisseaux du Roi-Soleil de 1661 à 1715*, Nice, Omega, 1992, p. 171-172.

[46](#) André Zysberg, « Splendeurs et misères des galères de France », in F. Bellec (dir.), *Quand voguaient les galères*, cat. exp. (Paris, musée de la Marine, 4 oct. 1990 – 6 janv. 1991), Paris / Rennes, Association des amis du musée de la Marine / Ouest France, 1990, p. 184-221.

[47](#) *Comptes des Bâtiments du roi...*, *op. cit.*, t. I, col. 340.

[48](#) On connaît la taille de ce pavillon grâce à *l'Inventaire du mobilier de la Couronne sous Louis XIV*, publié par Jules Guiffrey, Paris, J. Rouam, 1885-1886. José-Paul Verne, « Essai de reconstitution de quelques bâtiments de la flottille qui évoluait sur le Grand Canal du château de Versailles à partir d'un dessin anonyme de la fin du XVII^e siècle », *Neptunia*, n° 190, 1993, p. 18-27.

[49](#) Jean Boudriot, dans son ouvrage *Le Vaisseau de 74 canons : traité de pratique d'art naval* (Grenoble, Éditions des Quatre Seigneurs, 1973, t. IV, p. 331), précise que la hauteur du grand pavillon portée à la poupe des vaisseaux est égale au deux tiers de sa longueur. Cette longueur étant égale au maître bau. Largeur : 5, 85 mètres, longueur : 23,39 mètres. Pour approfondir, voir Amélie Halna du Fretay, *La Petite Venise à l'époque de Louis XIV*, mémoire de master I à de l'École du Louvre, sous la dir. de Béatrix Saule, 2008, en annexe, p. 30.

[50](#) La taille de ce pavillon peut être déduite d'un « Mémoire des toilles cirées et pavillons pour nos vaisseaux », 1697, AN, O¹1793 : « un pavillon de toile blanche pour le derriere du grand vaisseau de 12 pieds de large et de 18 a 19 pieds de long. »

[51](#) A. Demerliac, *op. cit.*, p. 170 et 172.

[52](#) AN, fonds Marine, G 187, en dépôt au Service historique de la Défense de Vincennes, Marine.

[53](#) Embarcation de Méditerranée, elle est connue pour sa rapidité et son élégance. De la famille des galères, elle possède des installations permanentes de vogue. La vocation de la felouque fut essentiellement le commerce côtier sur les côtes de Provence et d'Italie.

[54](#) Vaisseau de trois cents tonneaux, dont se servent ordinairement les Hollandais, Flamands et Anglais, qui tire peu d'eau parce qu'il est plat de varangue. Il n'a qu'un mât avec une longue pièce de bois en saillie qu'on nomme la *corne*. Porte une voile latine.

[55](#) Le terme « yacht » est défini pour la première fois en France en 1702 dans Nicolas Aubin, *Dictionnaire de marine contenant les termes de la navigation et de l'architecture navale [...]*, Amsterdam, P. Brunel, 1702 : « C'est un bâtiment ponté et mâté en fourche, qui porte ordinairement un grand mât, un mât d'avant, un bout de beaupré, avec une corne comme le heu, et une voile d'étai. Il tire fort peu d'eau et est

excellent pour de petites bordées. On a coutume de s'en servir à des promenades ou petites traversées. » Au départ utilisé comme vaisseau de guerre, il va prendre peu à peu dans les cours souveraines une fonction de plaisance qui se généralisera par la suite. *Loisirs sur l'eau : histoire de la plaisance en France 1640-1940*, cat. expo. (Paris, musée de la Marine, 17 novembre 1978 – 28 janvier 1979), Paris, Gallimard, 1978, p. 20.

[56](#) Environ 15 mètres et 1 mètre. AN, fonds Marine, B³ 19, f° 249-252.

[57](#) AN, fonds Marine, B² 28, f° 244.

[58](#) AN, fonds Marine, B² 31, f° 20 et v°.

[59](#) AN, fonds Marine, B³ 19, f° 249 et 251.

[60](#) Une ordonnance du 16 septembre 1683 oblige les maîtres charpentiers à réaliser un modèle en carton et un plan de coupe perpendiculaire avec une coupe horizontale. C'est le premier texte officiel faisant référence à la notion de plan ; AN, fonds Marine, B² 48, f° 304. Les bâtiments de la flottille intervenant dans cette période de transition, nous n'avons pas de plans de ces deux frégates.

[61](#) Anne Hilarion de Costentin, chevalier puis comte de Tourville. Né en 1642, il se distingue très tôt par ses exploits et devient capitaine de vaisseau en 1666. Il participe notamment aux grandes batailles navales de Solebay et du Texel. Ami intime de Seignelay dès 1680, il devient lieutenant général des armées navales. Après de nombreuses batailles, il est promu maréchal de France en 1693. Outre la théorie des constructions, il améliore le système de communication entre les navires et fut l'inspirateur des traités de tactique navale. Il meurt en 1701.

[62](#) Abraham Duquesne (v. 1610-1688) est un officier français. En 1628, huguenot, il sert dans la flotte royale qui assiège La Rochelle, défendue par Jean Guiton. Après une série de combats à l'étranger, en Espagne et en Suède, il rentre en France en 1647. Le roi le fait chef d'escadre de Flandre, charge créée pour lui après la prise provisoire de Dunkerque. Après une période peu glorieuse entre 1650 et 1661, il commence une seconde carrière en 1661, promu par Colbert. Il cherche notamment à aménager Le Havre en 1665. Il est lieutenant des armées navales en 1669. Après une succession de victoires, et devenu pour cela légendaire, il est mis d'office à la retraite en 1686 en raison de ses convictions religieuses. Il meurt en 1688 à Paris.

[63](#) Classification des vaisseaux d'après leur taille et leur armement. Ce classement est établi comme suit en 1672 : premier rang, onze vaisseaux de cent vingt à soixante-dix canons ; deuxième rang, vingt-deux vaisseaux de soixante-dix à soixante-quatre canons ; troisième rang, trente-cinq vaisseaux de cinquante-six à quarante-huit canons ; quatrième rang, vingt-trois vaisseaux de quarante-quatre à trente-six canons ; cinquième rang, vingt-neuf vaisseaux de trente-quatre à vingt-huit canons.

[64](#) Jean Boudriot, *Le vaisseau Trois-ponts du chevalier de Tourville*, Paris, J. Boudriot, 1998, p. 20-21, 32.

[65](#) Les conditions de la rencontre de Tourville avec Blaise Pangallo sont troubles. On sait seulement que ce dernier est né à Forio dans l'île d'Ischia, à six lieues de Naples.

[66](#) C'est pourquoi cette frégate sera dénommée le *Modèle*.

[67](#) J. Boudriot, *op. cit.*, p. 20-21, 32.

[68](#) Jean-Paul Alaux, « La flottille de Louis XIV à Versailles sur le Grand Canal », *Bulletin Officiel du Yacht Club de France*, Noël 1932, p. 11 (tiré à part).

[69](#) Pierre de Massiac, seigneur de Sainte-Colombe (Narbonne, 1616 – Brest, 1682). Ingénieur militaire, il dirige les travaux de fortifications de l'île d'Oléron, l'île de Ré et est à l'origine des fortifications de Brest.

[70](#) AN, Marine, G 145. « Mémoire donné par M. le vice-amiral pour des machines proposées par le Sieur de Ste Colombe pour en parler au roy », 1673.

[71](#) AN, O¹ 1793.

[72](#) Bateau ou petit navire.

[73](#) AN, fonds Marine, B² 42, f^o 278, 279, 298 et 299.

[74](#) Voir J. Boudriot, *op. cit.*, p. 20 - 21.

[75](#) AN, fonds Marine, B² 43, f^o 591.

[76](#) Une lettre du 15 août 1675 confirme leur arrivée à Rouen le 13. AN, fonds Marine, B³ 19, f^o 251, 253, 255.

[77](#) AN, fonds Marine, B³ 19, f^o 256 et *Lettres, Instructions et Mémoires de Colbert, op. cit.*, p. 554 et 555.

[78](#) BNF, Paris, Manuscrits, *Mélanges Colbert*, 172 bis, f^o 393.

[79](#) Lettre de Louvois à Lambert Clerx, banquier, Versailles, le 2 avril 1685 : « Je vous envoie les connoissemens de chaque partie de deux bastimens qui doivent ariver incessamment à Rouen, afin que vous donniez ordre a vostre corespondant de recevoir les bois dont ilz sont chargez et de les faire remonter diligemment à Marly. J'y joint aussy les passeportz pour exempter lesdits bois de l'entrée du royaume et les vaisseaux de 50 solz par tonneaux. [En note :] Faire deux passeports pour les bastimens chargez de bois pour construire des vaisseaux sur le canal de Versailles. », SHD, Vincennes, Terre, A¹ 744, f^o 47. Voir aussi, Thierry Sarmant, Raphaël Masson (dir.), *Architecture et Beaux-Arts à l'apogée du règne de Louis XIV : édition critique de la correspondance du marquis de Louvois, surintendant des Bâtiments du roi, arts et manufactures de France 1683-1691 conservée au Service historique de la Défense*, t. II, année 1685, Paris, CTHS, 2009.

[80](#) Jean-Louis Habert de Montmort (8 novembre 1648 – 6 décembre 1720), général des galères à Marseille en 1688, conseiller honoraire du parlement d'Aix en 1690. Il est nommé en septembre 1684 intendant du port du Havre et intendant des armées navales à Toulon le 1^{er} janvier 1710.

[81](#) Jean-Louis Girardin de Vauvray (Paris, vers 1647 – Paris, 29 septembre 1724), intendant de la marine, conseiller de la marine, conseiller d'État. Il entre dans la marine comme officier d'épée (enseigne de vaisseau, 1665) mais Colbert lui attribue une commission de commissaire ordinaire (1^{er} janvier 1670) avec ordre de servir à Rochefort. Il accède très rapidement au grade de commissaire général, à seulement

26 ans (25 avril 1673). Promu au grade d'intendant de la marine le 15 janvier 1680 à Toulon, et c'est à ce poste qu'il gagnera sa réputation. Il supervise la réalisation de l'ensemble des travaux entrepris sous Louis XIV, en collaboration avec Duquesne et Vauban : achèvement de la nouvelle darse, prolongement de l'enceinte, constructions de forts et de batteries de défense, cales de radoub...

[82](#) Antoine Vanderhulst, originaire de La Haye, Hollandais naturalisé, était un négociant important, dont Louvois utilisait les services en maintes occasions. Grâce à cette protection, il échappa aux logements de gens de guerre et servit de porte-parole à ses coreligionnaires.

[83](#) Louis Le Lièvre, sieur de Rusé, bailli de Metz et contrôleur des Bâtiments du roi à Marly et Saint-Germain (B. Ringot, *Jules Hardouin-Mansart surintendant des Bâtiments du roi (1699-1708) : essai d'histoire sociale, économique et politique d'une administration au temps de Louis XIV*, thèse de l'université de Paris X–Nanterre en préparation).

[84](#) Recueil de la correspondance de François Michel Le Tellier, marquis de Louvois. Voir T. Sarmant, R. Masson (dir.), *op. cit.*

[85](#) Lettre de François-Michel Le Tellier, marquis de Louvois, à Dubois, directeur des postes étrangères à Lyon, Versailles le 22 février 1685, A¹742, f° 415. Il s'agit de Toulon et Marseille.

[86](#) AN, G 254, lettre de Colbert au Sr Desclouzeaux, septembre 1678.

[87](#) Pour approfondir, voir Amélie Halna du Fretay, *La Petite Venise à l'époque de Louis XIV*, mémoire de master I à l'École du Louvre, sous la dir. de Béatrix Saule, 2008, en annexe, p. 30

[88](#) AN, O¹ 1793.

Table des illustrations

-  **Titre** Fig. 1 : Philippe Caffiéri, « Decen d'une chaloupe présentée à Monsieur de Montmort [...] le 30 septembre 1685 », crayon sur papier. Vincennes, Service historique de la Défense, Marine, G 187 (dépôt des Archives nationales).
- Légende** Il s'agit d'un rare témoignage iconographique qui nous est parvenu. On distingue la finesse du dessin qui nous permet d'imaginer facilement la richesse de la décoration sculptée et dorée. La coque était peinte de couleur vive : rouge, vert, jaune...
- Crédits** © Service historique de la Défense, département Marine / photographie de l'auteur
- URL** <http://journals.openedition.org/crcv/docannexe/image/10312/img-1.jpg>
- Fichier** image/jpeg, 60k
-  **Titre** Fig. 2 : Philippe Caffiéri, « Decen d'une berge anvoie a Monseignor le Marquis de Senele [Seignelay] aiant 22 pied de longore », crayon sur papier. Vincennes, Service historique de la Défense, Marine, G 187 (dépôt des Archives nationales).
- Légende** Ce dessin, qui fait partie du même corpus que le précédent, représente un autre type de chaloupe, avec des voiles et un carrosse. Des rideaux étaient en général pendus aux montants. On distingue, en haut du mât, une flamme qui était assortie à la couleur du bâtiment, et brodée.
- Crédits** © Service historique de la Défense, département Marine / photographie de l'auteur
- URL** <http://journals.openedition.org/crcv/docannexe/image/10312/img-2.jpg>
- Fichier** image/jpeg, 36k
-  **Titre** Fig 3 : Anonyme, Projet d'éventail mettant en scène des embarcations à voile et à rame sur le Grand Canal de Versailles, vers 1680, dessin. Paris, Bibliothèque nationale de France, département des Estampes et de la photographie, Ic 49, pl. 37.
- Légende** Ce projet est un témoin manifeste de la fascination que pouvait exercer la flottille sur les artistes. Au premier plan, deux grandes chaloupes se font face. Elles sont munies de leurs tendeleets. Le *Grand Vaisseau*, au deuxième plan, est entouré d'une galiote et d'une petite chaloupe. Ce projet a probablement été exécuté à l'occasion du mariage du Grand Dauphin (7 mars 1680) par la communauté des éventailistes de Paris.
- Crédits** © Bibliothèque nationale de France / photographies de l'auteur
- URL** <http://journals.openedition.org/crcv/docannexe/image/10312/img-3.jpg>
- Fichier** image/jpeg, 48k
-  **Titre** Fig. 4 : Jean Berain, « Desseing d'une gondole pour l'usage du Roy dans Les Canaux De Versaille [...] », xvii^e siècle. Paris, Bibliothèque nationale de France, département des Estampes et de la photographie, Ic 45, pl. 26.
- Crédits** © Bibliothèque nationale de France / photographies de l'auteur
- URL** <http://journals.openedition.org/crcv/docannexe/image/10312/img-4.jpg>
- Fichier** image/jpeg, 144k

- Titre** Fig. 5 : Le Pautre d'après Louis Dorigny, *Gondole pour la flottille de Versailles*, xvii^e siècle, gravure. Paris, Bibliothèque nationale de France, département des Estampes et de la photographie, Ed 65.
- Légende**  On sait que cette gondole correspond à celle construite pour l'entrée du comte d'Avaux en 1682, alors ambassadeur de France à Venise. Cette gravure figurait dans le *Mercurie galant* de mai 1683. Selon ce dernier, les broderies de la gondole étaient de Berain, tandis que les sculptures de Dorigny. Ce bâtiment est sans nul doute un exemple pertinent qui permet d'imaginer la gondole offerte par la République de Venise à Louis XIV.
- Crédits** © Bibliothèque nationale de France / photographies de l'auteur
- URL** <http://journals.openedition.org/crcv/docannexe/image/10312/img-5.jpg>
- Fichier** image/jpeg, 96k
- Titre** Fig. 6 : M. Bouteron, maquette de gondole de parade de l'époque de Louis XIV, vers 1950, bois doré et textile, 40 cm (H.) × 20 cm (L.) × 65 cm (P.). Châteaux de Versailles et de Trianon, V 3689.
- Crédits** © RMN / Gérard Blot
- URL** <http://journals.openedition.org/crcv/docannexe/image/10312/img-6.jpg>
- Fichier** image/jpeg, 36k
- Titre** Fig. 7 : Vue latérale de la poupe d'une galère royale, xvii^e siècle, gouache. Paris, Bibliothèque nationale de France, département des Estampes et de la photographie, Réserve B-7 Bristol F-t 5.
- Crédits** © Bibliothèque nationale de France
- URL** <http://journals.openedition.org/crcv/docannexe/image/10312/img-7.jpg>
- Fichier** image/jpeg, 156k
- Titre** Fig. 8 : Vue de face de la poupe d'une galère royale, xvii^e siècle, gouache. Paris, Bibliothèque nationale de France, département des Estampes et de la photographie, Réserve B-7 Bristol F-t 5.
- Légende**  Selon Pierre de Nolhac, ce précieux document pourrait mettre en scène la petite réale du Grand Canal de Versailles. On admire le soin dans les détails et la richesse de la décoration sculptée. Grâce à cette gouache, on peut notamment appréhender le luxe des matières, la gaieté des couleurs et voir distinctement le « costume » d'une galère réale : la tente, le pavillon royal, le tendelet de poupe, les flammes en brocards, damas et velours cramoisi et rehaussés de fils d'or... On comprend donc parfaitement l'ampleur de l'investissement financier qu'impliquait une telle construction et la charge symbolique et esthétique qu'elle pouvait dégager.
- Crédits** © Bibliothèque nationale de France
- URL** <http://journals.openedition.org/crcv/docannexe/image/10312/img-8.jpg>
- Fichier** image/jpeg, 136k
- Titre** Fig. 9 : Philippe Caffiéri, « Vaisseau de Versailles conduit par Monsieur le marquis de Langeron », 1685, crayon sur papier. Vincennes, SHD, Marine, G 187 (dépôt des Archives nationales).
- Crédits** © Service historique de la Défense, département Marine / photographie de l'auteur

URL <http://journals.openedition.org/crcv/docannexe/image/10312/img-9.jpg>

Fichier image/jpeg, 64k

Titre Fig. 10 (à gauche) et 11 (à droite) : Philippe Caffiéri, Jean Berain, « Dessain du petit vaisseau nommé le *Triomphant* » et « La bouteille et esperon du vaisseau le *Triomphant* », 1688, crayon sur papier. Vincennes, Service historique de la Défense, Marine, G 187 (dépôt des Archives nationales).



Légende La figure de proue est une licorne.

Crédits © Service historique de la Défense, département Marine / photographies de l'auteur

URL <http://journals.openedition.org/crcv/docannexe/image/10312/img-10.jpg>

Fichier image/jpeg, 660k

Titre Fig. 12 : *Vue de la tête du Grand Canal, de la Petite Venise et du château*, dessin anonyme, vers 1710-1715, 16,2 × 35,5 cm. Châteaux de Versailles et de Trianon, MV 8545. INV Dessins 975.



Légende Ce dessin est particulièrement intéressant par sa qualité scientifique. Contrairement aux autres témoignages de l'époque, qui adoptent un parti pris décoratif, on distingue ici une réelle volonté de traduire la réalité historique. La technique du dessin permet à l'artiste de mettre en valeur certains détails. Ainsi, on constate que le heu, au centre, est amarré à quatre, c'est-à-dire en quatre points différents, ce qui permet aux bâtiments de rester stables et de ne pas succomber aux agressions du vent. À l'arrière-plan, de part et d'autre du canal, les chevaux marins de Tuby se font face.

Crédits © RMN / Droits réservés

URL <http://journals.openedition.org/crcv/docannexe/image/10312/img-11.jpg>

Fichier image/jpeg, 160k

Titre Fig. 13 : *Vue perspective du bassin d'Apollon et du Grand Canal avec sa flottille*, gouache, rehauts d'or, vélin (papier), vers 1705. Châteaux de Versailles et de Trianon, MV 8280. INV Dessins 838.



Légende Cette gouache, d'une grande qualité, offre une vision plutôt décorative mais toutefois intéressante. En effet, le Grand Canal était un lieu de promenade fréquent à pied ou en carrosse pour les courtisans. Au second plan, on voit évoluer des bâtiments de gabarits différents et peut-être la frégate de Tourville.

Crédits © RMN / Gérard Blot

URL <http://journals.openedition.org/crcv/docannexe/image/10312/img-12.jpg>

Fichier image/jpeg, 96k

Titre Fig. 14 : Plan légendé de la Petite Venise, daté et annoté au verso : « 1696. Jardins. Plan des baraques pour les logements des matelots au Canal et des jardins qu'ils ont fait dans leur cour. » N° 23. En légende, les noms des mariniens, xvii^e siècle. Paris, Archives nationales, département des Cartes et plans, O¹ 1794⁴ n° 3.



Légende Les matelots, gondoliers, charpentiers et calfats logent dans une pièce qui leur est attribuée, avec un jardin. Dans la partie inférieure du plan, on distingue une zone destinée au stockage, à la construction et à la réparation des bâtiments. La forme architecturale se rapproche beaucoup de l'architecture militaire et des modèles

choisis pour les arsenaux : espace rectangulaire fermé, cour centrale répartie en zones...

Crédits © Archives nationales / photographie de l'auteur

URL <http://journals.openedition.org/crcv/docannexe/image/10312/img-13.jpg>

Fichier image/jpeg, 67k

Pour citer cet article

Référence électronique

Amélie Halna du Fretay, « La flottille du Grand Canal de Versailles à l'époque de Louis XIV : diversité, technicité et prestige », *Bulletin du Centre de recherche du château de Versailles* [En ligne], Articles et études, mis en ligne le 20 septembre 2010, consulté le 11 décembre 2017. URL : <http://journals.openedition.org/crcv/10312> ; DOI : 10.4000/crcv.10312

Auteur

Amélie Halna du Fretay

Amélie Halna du Fretay, ancienne élève de l'École du Louvre où elle a effectué son mémoire de Master I (2007-2008) intitulé « La Petite Venise à l'époque de Louis XIV », vient d'y achever son Master II Recherche en histoire de l'art appliquée aux collections, sous la direction de Raphaël Masson et en partenariat avec le Centre de recherche du château de Versailles, cursus durant lequel elle a approfondi le sujet et l'a ouvert aux flottilles royales en Europe au XVIII^e siècle. Elle a fait partie du commissariat de l'exposition « Tous les bateaux du monde, la fabuleuse collection de l'amiral Pâris » au Musée national de la Marine à Paris (10 mars-1^{er} nov. 2010). Elle prépare actuellement le concours de conservateur à l'Institut national du Patrimoine. Contact : amelie.dufretay@hotmail.fr

Droits d'auteur

© Amélie Halna du Fretay / 2010 / CRCV