

# Vauban et Brest

Jean Peter  
Jean Meyer

**Economica**

L

0240 63240

HAUTES ETUDES MARITIMES

VAUBAN  
ET  
BREST

- 1. Jean Peter, Vauban et l'architecture de la construction d'un port-arsenal sous Louis XV (preface de Jean Meyer).
- 2. Jean Peter, Les arsenaux de la marine sous Louis XV.
- 3. Hervé Coustan-Bégère, Histoire maritime de France.
- 4. Jean Peter, L'arsenal de la marine sous Louis XV (preface de Jean Meyer).
- 5. Jean Peter, Les arsenaux de la marine sous Louis XV.
- 6. Jean Peter, La port-arsenal de Brest sous Louis XV (preface de Michel Meyer).
- 7. Jean Peter, Vauban, autres fortifications de la marine sous Louis XV, L'arsenal de la Tour et les ports de la France (preface de Jean Meyer).
- 8. Jean Peter, La port-arsenal de Brest sous Louis XV (preface de Philippe Louchère).
- 9. Jean Peter, Les manufactures de la marine sous Louis XV (preface de Jean-Pierre Foussou).
- 10. Jean Peter, Les arsenaux sous Louis XV, le dual entre Alger et la marine du Roi (1681-1698) (preface de Jean Audibert).
- 11. Jean Peter, La port-arsenal de Brest sous Louis XIV.

74

1999  
50768



HAUTES ÉTUDES MARITIMES

Collection publiée par l'Institut de Stratégie Comparée sous les auspices de l'Ecole pratique des Hautes Études, section des Sciences historiques et philologiques.

1. Jean Peter, *Vauban et Toulon, histoire de la construction d'un port-arsenal sous Louis XIV* (préface de Jean Meyer).
2. Jean Peter, *Les artilleurs de la Marine sous Louis XIV*.
3. Hervé Coutau-Bégarie, *Histoire maritime en France*.
4. Jean Peter, *L'artillerie et les fonderies de la Marine sous Louis XIV* (préface de Jean Boudriot).
5. Jean Peter, *Puget et la Marine, utopie ou modèle ?*
6. Jean Peter, *Le port et l'arsenal du Havre sous Louis XIV* (préface de Michel Vergé-Franceschi).
7. Jean Peter, *Maîtres de forges et maîtres fondeurs de la Marine sous Louis XIV, Samuel Daliès de La Tour et les frères René et Pierre Landouillette de Logivière*.
8. Jean Peter, *Le port et l'arsenal de Toulon sous Louis XIV* (préface de Philippe Haudrière).
9. Jean Peter, *Les manufactures de la Marine sous Louis XIV* (préface de Jean-Pierre Poussou).
10. Jean Peter, *Les Barbaresques sous Louis XIV, le duel entre Alger et la Marine du Roi (1681-1698)* (préface de Jean Audibert).
11. Jean Peter, *Le port et l'arsenal de Brest sous Louis XIV*.



024063240

710

Jean PETER

PRÉFACE

**VAUBAN  
ET  
BREST**

**Une stratégie modèle  
de défense portuaire  
(1683-1704)**

8148

INSTITUT DE STRATÉGIE COMPARÉE  
Ecole pratique des Hautes Etudes  
Sciences historiques et philologiques  
Sorbonne - Escalier E  
45-47 rue des Ecoles - 75005 Paris

**ECONOMICA**  
49, rue Héricart, 75015 Paris

54

1983

Du même auteur :

*Vauban et Toulon, histoire de la construction d'un port-arsenal sous Louis XIV* (préface de Jean Meyer), Economica, 1994.

*Les artilleurs de la Marine sous Louis XIV*, Economica, 1995.

*L'artillerie et les fonderies de la Marine sous Louis XIV* (préface de Jean Boudriot), Economica, 1995.

*Puget et la Marine, utopie ou modèle ?*, Economica, 1995.

*Le port et l'arsenal du Havre sous Louis XIV* (préface de Michel Vergé-Franceschi), Economica, 1995.

*Maîtres de forges et maîtres fondeurs de la Marine sous Louis XIV, Samuel Daliès de La Tour et les frères René et Pierre Landouillette de Logivière*, Economica, 1996.

*Le port et l'arsenal de Toulon sous Louis XIV* (préface de Philippe Haudrière), Economica, 1996.

*Les manufactures de la Marine sous Louis XIV* (préface de Jean-Pierre Poussou), Economica, 1997.

*Les Barbaresques sous Louis XIV, le duel entre Alger et la Marine du Roi (1681-1698)* (préface de Jean Audibert), Economica, 1997.

*Le port et l'arsenal de Brest sous Louis XIV*, Economica, 1998.

*Vauban et Saint-Malo*, à paraître, Economica, 1999.



## PRÉFACE

La "ceinture de fer" de Vauban commence à être bien connue. Du moins, surtout, en sa composante terrestre, celle qui a le plus servi. Face à la mer cependant, en dépit d'excellents travaux, il nous reste beaucoup à apprendre. C'est une lacune de ce genre que le livre de Jean Peter vient de combler. Et c'est "un gros morceau", rien moins que les défenses de Brest, si fortes, en fin de compte - moins certes que Vauban ne l'a voulu - qu'à l'exception du débarquement de 1694, la Royal Navy n'a trop osé les attaquer. Le bouclier dissuasif a donc joué son rôle, qui est celui de toute politique réussie de dissuasion : c'est qu'au bout d'un certain temps, on n'y pense même plus, si ce n'est, dans la bouche des inconscients, les sempiternelles jérémiades contre l'argent dépensé. Voici donc contés la genèse et le développement de ce qui fut et, somme toute, est plus ou moins demeuré le palladium, ultérieurement "négligé" parce que techniquement "dépassé", encore que dans l'épaisseur des "murs" ont pu se nicher, ailleurs aussi, des casemates de la deuxième guerre mondiale. L'on touche ici l'action de Vauban - d'un Vauban déjà âgé - sur le vif. Sur le vif de sa correspondance avec le Roi, avec les Pontchartrain, qui ne cesse de réclamer à grand renfort de précision encore des batteries - et lourdes, s'il vous plaît, du gros calibre, du 24 et si possible, et de préférence, du 36 - pour barrer le goulet et des retranchements aussi avancés que possible dans la mer, barrant ou, du moins battant de tous leurs feux toute plage de débarquement possible et imaginable. De fait, Vauban connaît son métier, et c'est sur la plage de Camaret qu'en 1694 aura lieu ce qui aurait pu être la grande tentative d'annihiler, ne fût-ce que pour un temps, le grand arsenal d'Occident. Ils l'ont tenté, plus tard, en 1707, à Toulon, qui a résisté et n'a pu être prise ni par le prince Eugène ni par le Piémont (juin 1707). L'on oublie, devant ce succès, ou plutôt cet insuccès certain des Alliés, à la fois la dette que l'on devait à Vauban et, malheureusement, que ce fût au prix du sabordage d'une vingtaine de vaisseaux de ligne... déjà... dont une partie seule put être relevée. Camaret fait donc partie de ces trois grandes tentatives anglaises de s'en prendre à des ports de guerre :

Camaret 1694, Toulon 1707 et Lorient 1746 (septembre 1746). La "prise" de Toulon en août 1793 relevant autant et plus de la guerre civile que fut la Révolution que de la guerre externe proprement dite. Et je ne puis, à cette lecture, m'empêcher de récapituler tous les désastres abattus sur cette malheureuse ville, ce malheureux port de Toulon, qui a vu passer trois très grands sabordages en son histoire... que Brest n'a pas eu. Et Vauban, à Brest, y est pour quelque chose. Les contextes des diverses époques sont, certes, aussi différents que possible. N'en demeure pas moins que l'extraordinaire configuration de la rade de Brest, dûment renforcée par la constellation de batteries lourdes sur le goulet, d'autres batteries sur les possibles plages de débarquement, a fait que la tentative de 1694, qui contient en germe le siège de Toulon de 1707, a avorté, presque aussitôt qu'amorcée. Et c'est à Vauban qu'est revenue la gloire de la défense, ce dans la mesure où l'arsenal et la ville avaient été, en dépit de ce qu'en dit Saint-Simon, fortifiés par lui (Vauban, rappelons-le, est mort cette année de 1707 pendant laquelle, la fleur de ces citadelles : Lille, fut prise, évitant l'invasion de la France).

Revenons donc à Brest. Apparaît en filigrane, le gros problème français de la guerre de Succession d'Espagne (et de la ligue d'Augsbourg). Dans l'absolu, Vauban a raison : ses demandes sont parfaitement justifiées, et justifiables, peut-être avec un rang de priorités qu'il a d'ailleurs plus qu'esquissé. Il fallait bien commencer par le goulet. Il fallait bien, ensuite, parer à toutes les possibilités de débarquement. Car ce qui se dessine derrière toutes ces correspondances, c'est la manière d'anéantir un arsenal, et si possible en tirer le maximum de profit. Il y a d'abord l'attaque directe, en forçant l'entrée : d'où l'avantage de disposer d'un arsenal dont l'entrée est étroite, assez large pour permettre à ses propres vaisseaux de manoeuvrer, assez étroit pour les batteries, se croisant leurs feux, rendant le passage, sinon impossible, du moins tellement coûteux qu'une fois la passe surmontée, l'on n'ait plus la force et les moyens de s'imposer. Tout, dans ces conditions, dépend de la portée de l'artillerie : le problème des Dardanelles relève du même ordre d'idée, avec "simplement", en plus et les mines et les torpilles, et surtout les canons à longue portée. Et qui dit longue portée dit nécessairement gros calibres. Par ailleurs, plus l'entrée est étroite, mieux on la peut barrer ; estacades, chaînes tendues à travers du détroit, comme devant Chatham, l'estacade et les chaînes de Medway à l'est d'Upnor. D'où la nécessité de débarquer les "marines" pour surmonter les obstacles, prendre à revers les batteries : tout ce que fera, en parfaitement réussi, le 23 octobre

1702 Rooke (il est vrai conseillé, voire poussé par le Hollandais Almonde) à Vigo. Et que Vauban, à Brest, a parfaitement prévu et réussi à empêcher: l'expérience désastreuse pour les Anglais de 1694 servira de leçon, et de dissuasion.

Dans ces conditions, s'offre une deuxième possibilité, infiniment coûteuse, plus longue, et aussi plus incertaine : débarquer en force, non plus pour réaliser un coup de main suffisant pour annihiler plusieurs batteries, mais déployer une armée et s'en prendre directement à l'arsenal et à la ville. C'est le terrain qui dicte largement la procédure d'approche. A Toulon, en 1707, il s'agit d'une véritable invasion, menée par une armée régulière, appuyée par une quarantaine de vaisseaux de lignes anglais. Opération mûrement pensée : le duc de Savoie y pensait depuis des années. Ce pour aboutir à la tentative d'un siège régulier, pour dominer du haut par l'artillerie une rade qui, dans ces conditions, serait sans valeur. La flotte y serait prise comme dans une nasse. Cette "stratégie" était pensable et réalisable : Toulon est situé sur la rade, et donne directement sur la mer. Brest est branché sur la Penfeld - l'ancien exutoire de l'Aulne - sur une rade qui, elle, peut être barrée non par des obstacles artificiels mais par le feu. Débarquer une armée nécessite une avance en terre ennemie avec artillerie terrestre, donc une opération amphibie longue, qui donne à l'ennemi le temps de se ressaisir. Et je ne puis m'empêcher de penser que la conception d'un arsenal dans une rivière, loin de son embouchure, a pu sembler, en dépit des inconvénients inhérents à ce choix (dont le principal est le manque de profondeur pour le tirant d'eau des grands navires) parfaitement justifié. Lorient, en 1746, a dû son salut à ce choix de site (et, il est vrai, à la plus belle panique réciproque de toute l'histoire maritime...). Rochefort, tapi au fond de la Charente, si difficile à remonter, était à l'abri de toute tentative à l'époque. Vauban voyait juste.

L'ennui est qu'il n'y avait pas que Brest, déjà fortifié, insuffisamment aux yeux de Vauban, mais déjà assez pour le forçage du goulet fut une opération trop difficile. Et les finances françaises ne sont pas inépuisables. En 1694, on en était déjà à la sixième année de la guerre, c'est-à-dire au moment où les relativement bonnes conditions d'emprunt appartiennent au passé, où il faut faire feu de tout bois, contrôler l'urgence des dépenses, sacrifier, au risque de voir un jour la situation se retourner contre soi, ce qui n'était pas immédiatement "utile". Diriger un pays, c'est d'abord, par nécessité, faire des choix. Et ces choix, on n'en mesure pas, on ne pouvait à l'époque en mesurer les effets induits (les uns espérés, les autres inattendus) encore moins les effets pervers. Louis XIV et les deux

Pontchartrain ont privilégié, comme il était naturel, la frontière terrestre, la plus menacée. On ne pouvait guère faire autrement. Jean Peter a calculé ce qu'aurait pu coûter ce que Vauban estimait indispensable : c'étaient des millions. Et c'est là qu'apparaît la faille des raisonnements de Vauban. C'est, en effet, vers 1694-1695 que les dépenses - importantes - effectuées pour les places fortes commencent à décliner abruptement, alors qu'elles représentaient près de 10 % des dépenses de l'Etat entre 1665 et 1694-1695. Ce déclin se justifie pour beaucoup de raisons : la ceinture de fer, créée au cours de trois décennies, est, pour l'essentiel, achevée. L'importance des armées s'accroît pour approcher du degré de mobilisation des armées du début du XXe siècle. Et, par conséquent, il y a priorité des hommes sur les pierres. On peut d'ailleurs se poser la question de savoir si Vauban pouvait bien disposer sur place du nombre suffisant d'artilleurs pour équiper toutes les batteries qu'il souhaitait. Sait-on jamais : peut-être - ce n'est pas tout à fait à exclure - a-t-il demandé plus pour en avoir un peu ?

Au fond, existe aussi une contradiction intime dans les raisonnements de Vauban. Il est en train de se documenter pour écrire ses livres. Il a raison de penser que les impôts sont trop lourds. Mais à qui équiper ainsi Brest, il existe d'autres places, à commencer par Toulon, qui exigeraient, dans l'absolu, tout autant de crédits, tout autant de batteries, en particulier pour les défenses dirigées contre la terre. Exiger moins d'impôts, demander en même temps l'équipement maximum relève, quelque part, d'une certaine absence de logique. Pour Pontchartrain, contrôleur général, pour Louis XIV, la priorité des finances, à partir de 1691-1692 - soit au moment où ils sont obligés d'abandonner la stratégie maritime envisagée avec Seignelay -, est de parer au plus pressé, aux campagnes de Flandre, de la vallée du Rhin et de l'Italie. C'est que "l'opinion" publique française a vécu dans la hantise d'un grand débarquement anglais sur les côtes de la Manche ou de la Méditerranée. Il n'est que de lire Saint-Simon qui, dans ses *Mémoires*, à la date de 1707, voit déjà Toulon prise, le Languedoc et la Provence révoltés par les "peuples mécontents" et le prince Eugène remonter la vallée du Rhône pour menacer Paris. Véritable psychose. Vauban ne voit rien de tel, mais il voit Brest et les batteries du goulet prises à revers, l'arsenal et la flotte détruites. Et cela se comprend. Mais c'est aussi en ces études, qui ne sont pas de détail, que l'historien s'aperçoit combien la situation financière est, dès 1694-1695, sinon dramatique, du moins tendue, combien aussi les ministres tentent de limiter au maximum toutes les dépenses

qui, à tort ou à raison, leur paraissent d'ordre "secondaire".

Rien, donc, ne remplacera jamais ce genre d'étude ponctuelle comme nous la donne Jean Peter. Voici une pièce capitale qui donne la vision, j'allais dire, stratégique, car nous sommes à la limite du stratégique et de la tactique. Car un arsenal n'est pas simplement le port, l'arsenal proprement dit, mais encore, tout aussi important, l'environnement défensif éloigné, englobant en fin de compte deux presqu'îles entières, et même, d'une manière moins approfondie, la troisième de celles qui, au bout de la Bretagne, signifie aux puissances ennemies la force de la France, pour reprendre l'expression si imagée de Michelet. Faut-il rappeler que tout ceci s'opère en pleine crise climatique, qui provoque la crise frumentaire, des années 1694 ? Car les conséquences de cette famine - l'avant-dernière de celle qu'a connue la France - ont été dramatiques et retentissent inexorablement sur les recettes - et donc les dépenses - d'un Etat qui, au bout de cinq à six années de guerre, a épuisé une bonne partie de ses facultés d'emprunt. C'est là que réside peut-être la grandeur des dirigeants français de l'époque. Le prix a été la double souffrance des peuples.

Jean Meyer



## INTRODUCTION

Faisant état "de la plus grande réputation du plus savant homme dans l'art du siège et de la fortification", le portrait que Saint-Simon a donné de Vauban en 1703, quatre ans avant sa mort, honore la mémoire de l'ingénieur-architecte de génie et de l'homme exceptionnel qu'il fut. Resterait peut-être que certains aspects de sa personnalité, quasi-anachronique à l'époque où il vécut, et dans les hautes fonctions qui furent les siennes, mériteraient d'être plus particulièrement soulignés : son esprit d'indépendance, son franc-parler, son non-conformisme, sa contestation à propos de la révocation de l'édit de Nantes...

Sa fulgurante ascension débuta vraiment en 1667 alors qu'il avait 33 ans. Cette année-là, ses plans pour la construction de la citadelle de Lille furent préférés par Louvois à ceux du chevalier de Clerville, commissaire général des fortifications, sous l'autorité duquel il travaillait.

Le 20 novembre, Sa Majesté désirait que "le plan de Vauban s'exécute point par point". Paradoxalement, la déconvenue du chevalier de Clerville rendit Vauban plus attractif encore aux yeux de Colbert qui tenta, dès lors, ne fut-ce que pour contrarier les vues de Louvois, de l'intéresser de plus près aux affaires de la marine.

Le 3 juin 1668, Vauban était nommé gouverneur de la citadelle de Lille. Dans le même temps, il était chargé par Louvois de la construction de la citadelle de Dunkerque. A partir de cette époque, le chevalier de Clerville fut progressivement dépouillé de ses responsabilités, et Vauban assumait les fonctions de commissaire général des fortifications, sans en avoir encore le titre<sup>1</sup>.

En 1673, Vauban dirigeait le siège de Maestricht, toujours "avec le zèle et la passion qu'il a pour le service du Roi". Le 19 janvier 1674, Colbert écrivait à son cousin Colbert de Terron, intendant de la marine à Rochefort : "Vauban est plus habile et plus entendu qu'aucun ingénieur n'a jamais été en France. Il est particulièrement considéré du Roi pour son mérite. Je puis vous assurer qu'il est très

<sup>1</sup> B. Pujol, *Vauban*.

habile". Le 30 août, Vauban était promu brigadier d'infanterie.

Le 3 août 1676, Vauban était nommé maréchal de camp. Le 6 janvier 1677, Vauban dans une lettre adressée à Louvois se montrait prudent, voire précautionneux : "J'aurais tort de vouloir discourir sur la marine. Ce n'est pas mon métier et j'avoue de bonne foi que j'y entends très peu de chose"<sup>1</sup>.

Le 27 juillet, Louvois écrivait à Vauban : "Vous apprendrez de Seignelay la résolution du Roi sur votre proposition d'ouvrir le banc de Dunkerque et de combler le vieux chenal. Il faut que Benjamin de Combes, ingénieur des fortifications au port de Dunkerque, prenne soin de ce travail". Ainsi "le coup d'envoi" était-il donné<sup>2</sup>.

Le 4 janvier 1678, il était nommé commissaire général des fortifications, reprenant officiellement l'ensemble des attributions de son prédécesseur, exerçant son autorité sur les ingénieurs militaires du département de Louvois et, à travers Colbert et Seignelay, sur ceux de la marine pour ce qui était notamment des opérations de fortification et de construction portuaires.

Le 6 mai 1678, "la coupure faite sur le banc a réussi". Ainsi Vauban avait-il gagné son pari<sup>3</sup>. Colbert n'aura dès lors de cesse "de disputer" Vauban à Louvois et de le faire travailler pour son département.

Le 10, à la demande de Colbert, Louvois acceptait que Vauban consacre "un mois tout entier de son application aux travaux du port de Dunkerque". Colbert lui écrivait : "Je ne doute pas que vous ne considériez ce travail comme l'une de vos plus belles choses que vous ayez faites jusqu'à présent".

Le 2 juillet, Seignelay faisait état de "la capacité supérieure de Vauban, de la netteté et de la certitude de ses mémoires, la capacité par laquelle il est si fort au-dessus de tous les gens qui se mêlent des mêmes choses"<sup>4</sup>.

Avec la fin de la guerre de Hollande et la détente financière qui en résulta, la participation de Vauban aux projets du département de Colbert s'amplifia.

Se dégageant de la biographie traditionnelle de Vauban, Jean Meyer a donné de ce personnage hors du commun un portrait plus incisif : "Du jeune homme de 20 ans à peine, au service de la Fronde, repéré par Mazarin après avoir été fait prisonnier par les troupes royales, au maréchal de France, il y a, sinon des abîmes, du

1 Génie Art. 8 sect. 1 Brest cart. 1 n° 6.

2 Bibliothèque du Génie F° 33 h.

3 N. Faucherre, *Dunkerque, l'oeuvre de Vauban et les ingénieurs militaires*

4 A.N. Ros. 161 Mi 23 n° 19.

moins beaucoup d'évolution. Pour la commodité des choses, discernons très sommairement trois étapes : la première, celle de l'homme jeune, ambitieux aux dents plutôt longues, d'abord aide et adjoint du chevalier de Clerville, puis son semi-adversaire, qui progressivement l'emporte sur lui ; la deuxième, celle de l'homme mûr, devenu dès 1655, à 22 ans, ingénieur ordinaire du Roi, et en 1678, à son tour, l'un des hommes clés du règne, protégé et admiré par Colbert et par Louvois<sup>1</sup>.

Le 10 mars 1679, après trois semaines de la plus pénible occupation de sa vie, Vauban adressait à Louvois et à Seignelay le projet complet du port et de l'arsenal de Toulon, accompagné de cartes, de plans et de devis.

En mai 1680, Vauban accompagnait, à la demande de Colbert, Seignelay dans la visite qu'il effectuait des places de la côte atlantique, Bordeaux et Bayonne.

A partir de cette date, tout en continuant d'appartenir au clan des Louvois auquel il était dévoué, Vauban entretint des relations plus suivies qu'auparavant avec celui des Colbert, à l'instigation notamment de Seignelay qui souhaitait profondément faire bénéficier la marine de son exceptionnel talent.

Le 9 mai 1682, Vauban donnait un projet définitif pour l'arsenal de Toulon, véritable chef-d'oeuvre d'architecture maritime à caractère militaire qui, sous sa direction, allait devenir le modèle du siècle de Louis XIV<sup>2</sup>.

Après avoir, entre autres, assiégé la ville de Luxembourg en 1684 et celle de Philipsbourg en 1688, Vauban était promu lieutenant-général des armées du Roi le 24 août 1688. En avril 1691, il réactualisait le programme des fortifications de Toulon.

Le 29 octobre 1692, Vauban s'indignait des modifications suggérées par Michel Le Peletier, directeur général des fortifications de terre et de mer sous l'autorité duquel il était placé depuis la mort de Louvois. Il s'agissait de la place de Namur : "Comment est-il possible que le sentiment d'un homme qui n'est nullement de la profession puisse prévaloir sur l'expérience de 40 ans d'un homme qui vient d'en conduire le siège ?". L'incident oublié, les relations entre les deux hommes évoluèrent favorablement et Le Peletier devint un allié, voire un ami, qui seconda et aida très utilement Vauban dans sa mission à Brest, compte tenu de l'état de délabrement dans lequel se trouvaient les finances du royaume.

Le 8 mai 1693, alors qu'il continuait de se définir lui-même,

<sup>1</sup> Actes du colloque "Vauban réformateur".

<sup>2</sup> J. Peter, *Vauban et Toulon*.

après tant d'années de pratique du métier, comme "un demi-ingénieur" pour inciter à davantage de modestie ceux qui en manquaient trop souvent, Vauban était fait grand croix dans l'ordre militaire de Saint-Louis. Si le génie lui apparaissait comme "un métier au-dessus de ses forces", Vauban n'excluait pas sa nomination en qualité de grand maître de l'artillerie.

Le 13 juin, le Roi assurait Vauban "qu'on ne peut avoir plus de considération, d'estime et d'amitié que je n'ai pour vous". Au cours des deux campagnes de Bretagne de 1694 et 1695, Vauban, auquel le Roi avait confié le commandement des troupes de terre et de mer, devait transformer radicalement les défenses du port de Brest.

Cette période de la vie de Vauban, qui s'inscrit encore, malgré son âge - il était dans sa soixante-troisième année - dans une phase ascensionnelle, est celle d'un débordement d'activité, d'innovation et de créativité comme l'ont bien montré Anne Blanchard et Bernard Pujot, ses deux grands biographes<sup>1</sup>.

Expert incontesté en "poliorcétique et en castramétation"<sup>2</sup>, Vauban ne fut pas seulement ingénieur, architecte, mathématicien, stratège..., il fut également géographe, topographe, cartographe, hydrographe... et bien autre chose encore.

Pour Jean Meyer, la troisième étape de la vie de Vauban est celle de l'homme âgé dont on perçoit la maladie, sinon le déclin, du moins des inégalités de pensée, juxtaposant des prémonitions géniales à des jugements parfois discutables, et même, après son élévation au maréchalat, le 14 janvier 1703, à des erreurs. "Les conflits avec le Roi et ses ministres ne sont pas toujours la preuve de l'incapacité de ces derniers".

Compte tenu de l'époque au cours de laquelle il a été élaboré, et des enjeux, s'agissant ni plus ni moins que d'une descente des ennemis pouvant entraîner la destruction des vaisseaux dans le port, le dossier de Brest occupe une place particulière dans l'oeuvre de Vauban. En protégeant le littoral et en faisant de Brest le camp fortifié le plus formidable de l'époque, Vauban, pourtant sans grands moyens, accomplit un véritable tour de force. Bon nombre de fortifications imaginées par Vauban pour rendre le goulet de Brest infranchissable ont traversé les siècles, témoignant du génie du plus grand des ingénieurs de son temps.

1 A. Blanchard, *Vauban*. B. Pujot, *op. cité*.

2 F. Bluche, Dictionnaire du Grand Siècle.

PREMIÈRE PARTIE

LES PROJETS DE VAUBAN  
POUR BREST  
(1676-1689)

PREMIÈRE PARTIE  
LES PROJETS DE VAUBAN  
NOMINATIONS  
TABLEAU DES PRINCIPAUX PERSONNAGES  
(1694-1695)

Marquis de Barbézieux	Secrétaire d'Etat à la guerre
Duc de Chaulnes	Gouverneur de Bretagne
Maréchal de Choiseul	Commandant des troupes de Bretagne et de Normandie
Hubert de Champy Desclouzeaux	Intendant de la marine à Brest
Michel Le Peletier de Souzy	Directeur général des fortifications de terre et de mer
Louis Béchameil de Nointel	Intendant en Bretagne
Jérôme de Phélypeaux	Fils de Louis de Pontchartrain, futur secrétaire d'Etat à la marine
Louis de Pontchartrain	Contrôleur général des finances, secrétaire d'Etat à la marine

Le choix de Brest a été très longtemps discuté. Jean Meyer en a parfaitement résumé les avantages et les inconvénients : "Château fort qui, lors de la ligue avait été l'un des rares bastions royalistes en une Bretagne soumise au duc de Mercoeur, Brest fut choisi pour sa rade par Richelieu. On pourrait ainsi croire que ce choix ait été définitif. Or Colbert a longtemps hésité. Le chevalier de Clerville, - le "maître" de Vauban -, exécuta dans les années 1660-1665 une mission approfondie des côtes françaises du nord, Bretagne comprise, pour trouver le meilleur emplacement.

C'est que Brest présente nombre d'inconvénients, qui ont pesé très lourd sur le devenir de la marine française. Très excentré au bout d'une péninsule très mal dotée jusqu'au milieu du XVIIIe siècle de moyens de communication, avec un arrière-pays incapable de satisfaire seul, aux multiples besoins d'une grande industrie : médiocrité des ressources en bois en particulier, nécessitant donc un ravitaillement par convois côtiers vulnérables en temps de guerre, le site - on l'oublie - n'est accessible à l'entrée que par vents d'ouest, et inversement à la sortie que par vents d'est. Suivant les années, un tiers, voire 40 % du temps, Brest présente d'énormes difficultés d'accès. A cela s'ajoute un goulet étroit, certes difficile à défendre, mais présentant, avec la mer qui le précède, des obstacles variés supplémentaires.

La contrepartie en est une rade très vaste et profonde, type de ria, prolongée au nord par l'étroite vallée de la Penfeld, qui en réalité, a constitué l'argument majeur : c'est "la chambre close", permettant de mettre les navires à l'abri de toute tentative ennemie qui aurait pu pénétrer à travers le goulet. On retrouve partout, dans les décisions françaises, ce désir, cette obsession de lover les arsenaux au creux des terres, à l'écart, rendant les débarquements adverses hasardeux : réflexe défensif qui témoigne d'un certain complexe d'infériorité initial. Le choix du site de Brest relève, en définitive, d'un choix stratégique dicté par la géographie : du large de Brest une escadre peut en deux-trois jours, rejoindre soit le détroit de Calais, soit le fond du golfe de Gascogne<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> J. Meyer, *Guerre et paix dans l'Europe du XVIIe siècle*.

## Chapitre premier

# L'ARSENAL EN 1676

De 1670 à 1676, la construction d'une quarantaine de bâtiments et d'ouvrages de diverse nature et de diverse importance : magasins, hangars, ateliers, boutiques, cales... qui constituaient les fondements de l'arsenal fut réalisée sous l'égide de Pierre Chertemps de Seuil, intendant de la marine à Brest et neveu de Colbert de Terron. Des quais avaient été bâtis devant les principaux bâtiments. Des magasins de désarmement, des magasins aux vivres, des chantiers de construction... avaient en outre été édifiés. L'ensemble des installations se répartissait de part et d'autre de la Penfeld qui séparait les deux parties de la ville et de l'arsenal, les unes du côté de Brest, les autres du côté de Recouvrance.

En août 1676, selon de Seuil, les façades des bâtiments construits faisaient 1 028 toises (2 056 m) de long, les quais et les cales, 808 (1 616 m). Les travaux effectués depuis dix ans représentaient une dépense de 497 200 livres<sup>1</sup>.

Selon de Seuil, "le soin que le Roi s'est résolu de prendre de l'établissement d'un arsenal de marine sur les rivages du port de Brest et les dépenses que Sa Majesté en a fait depuis 10 années ont, dès à présent, eu l'effet qu'il est extraordinairement avancé de ce qu'on y devait faire de commode pour les travaux des armements et que, de ce qui en parait, il persuade que, dans peu d'années, il sera pourvu de ce qu'on pourrait y désirer de grand et de sûr pour les plus fortes expéditions. La nature avait donné à ce port-là les commodités des eaux, des profondeurs et des rades. Elle l'avait mis au milieu entre les provinces maritimes du royaume et comme à leur tête. Elle en avait fait, pour ainsi dire, une des clés de l'entrée de la Manche. Et, dans cette situation heureuse, elle avait encore donné à ce port une ouverture sur l'océan et toutes les côtes de

1 A.N. D<sup>2</sup> 24 f<sup>o</sup> 4.

l'Europe dont il est comme le partage. Mais ces bienfaits de nature si considérable à l'État étaient demeurés peu cultivés et dans une médiocre valeur quand, en 1667, Sa Majesté, dont le règne dans les siècles demeurera incomparable, se résolut sur une occasion de guerre avec l'Anglais d'établir sur ce port-là un équipage de marine capable de suffire aux affaires qu'Elle voudrait y avoir".

TABLEAU DES BÂTIMENTS CONSTRUITS  
À L'ARSENAL DE BREST (24 AOÛT 1676)

Une corderie allongée de 121 brasses, comportant cinq pavillons et deux corderies découvertes	Un hangar pour les charpentiers de l'artillerie
Une forge à trois fourneaux dans l'atelier des constructions	Un hangar pour la futaille et les tonneliers
Des bâtiments pour deux étuves à cordages	Une boutique pour les chaudronniers
Un magasin au-dessous pour les cordages neufs	Trois boutiques pour le chaudronnier, le lanternier et le vitrier
Un magasin pour le goudron, les brais, le suif, les étoupes	Un magasin pour les fanaux de poupe
Un magasin en pavillon pour l'apothicairerie	Un hangar pour les pouliciers
Un magasin pour les ustensiles de fer et de bois	Un corps de bâtiment pour huit fourneaux de forge pour les armements et deux grands pour la première forge à ancrés
Une boutique à deux fourneaux pour les ancrés	Un corps de bâtiment pour deux fourneaux de la deuxième forge à ancrés
Une chaussée pour la forme destinée au radoub des vaisseaux dans la crique de Troulan	Une grande boutique à trois forges pour les serruriers
La Maison du Roi	Un grand hangar pour les affûts neufs, la menue mâtüre, les planches et les bois de menuiserie
Une chapelle pour les officiers	Une prison voûtée avec sa geôle
Deux corps de bâtiment contenant 12 fours	Un hangar pour les menuisiers et les sculpteurs
Trente magasins particuliers pour les vaisseaux	Six forges pour l'atelier des constructions
Un magasin général pour les munitions de guerre, l'artillerie, les ancrés et les mèches	Deux grands magasins aux vivres à l'entrée du port
Une boutique pour les armuriers	Deux parcs à boulets
Le portail d'entrée de l'arsenal du côté de Recouvrance	Un pavillon pour l'école des canonniers
Un grand hangar pour la mâtüre et la voilerie comportant une forge	Trois chantiers de construction pour six vaisseaux.
Un hangar pour les chaloupes neuves.	

A cette date, de Seuil, "pour rendre l'arsenal parfait", proposait

à Colbert la construction d'une douzaine d'ouvrages supplémentaires. Selon son estimation, la dépense représentait une enveloppe de 373 500 livres dont 87 000 pour la forme, 50 000 pour l'hôpital, 40 000 pour la fonderie de canons de fonte, 36 000 pour les logements, 34 000 pour les quais...

TABLEAU DES NOUVELLES CONSTRUCTIONS À FAIRE  
À L'ARSENAL DE BREST (24 AOÛT 1676)

<u>Côté de Recouvrance</u>	<u>Côté de Brest</u>
Un magasin de 12 fours	Un magasin à poudre
Deux hangars à mâts	Un hôpital pour la marine
Deux échouages à Pontaniou	Une fonderie de canons
Des quais devant les magasins aux vivres	Des logements pour les officiers
Une clôture	Une forme à Troulan
	Une clôture

## Chapitre II

# BREST EN 1683

La rade de Brest forme un immense bassin naturel de 15 000 hectares aux nombreuses découpures, au fond duquel débouchent les deux beaux estuaires des rivières de Lanterneau et de Châteaulin. Elle ne communique avec la pleine mer, à l'ouest, que par un détroit, dit goulet de Brest, long de six kilomètres et large à peine de deux, qui s'ouvre entre la pointe de Portzic (côte de Brest) et la pointe des Espagnols (presqu'île de Crozon). A l'opposé de celle-ci, à gauche, s'avance au fond de la rade la pointe du cap de l'Armorique qui termine la presqu'île de Plougastel, entre l'estuaire de la rivière de Châteaulin (l'Aulne) et celui de la rivière de Lanterneau (l'Elorn). La largeur de la rade entre Brest et la côte opposée (anse du Fret et presqu'île de Crozon) est de 11 km. Cet immense mouillage, capable de contenir toutes les flottes de guerre de l'Europe, est défendu par de nombreuses batteries et ouvrages fortifiés. Sa profondeur exceptionnelle (fonds de 20 m) lui permet de recevoir, en tout état de la marée, les navires du plus grand tirant d'eau<sup>1</sup>.

### Brest et ses environs

Selon le mémoire de Vauban du 9 mai 1683, "Brest, sa rade, les rivières de Lanterneau et de Landévennec, qui sont autant de beaux ports avec le détroit appelé goulet, ont tellement été faits pour l'établissement d'une grande marine que, quand la nature les aurait faits exprès, elle n'aurait pu mieux réussir. En effet, si Brest est l'un des meilleurs ports du monde, sa rade est une des plus excellentes et de la plus grande étendue.

On peut dire la même chose de la rivière de Lanterneau qui

<sup>1</sup> *Guide Hachette.*

ayant ordinairement sept, huit, neuf, dix et onze brasses d'eau de basse mer trois quarts de lieue durant et une petite portée de mousquet de large à son embouchure, ne paraissait avoir été faite que pour donner retraite à une armée battue qui serait poursuivie, vu que le même vent qui porte au goulet porte dans le fond de cette rivière, où il pourrait tenir au besoin 100 navires et davantage, sans que pour cela il fut besoin de faire aucun changement de manoeuvre.

Pour rendre cet avantage des plus complets, la nature l'a encore accompagné de deux autres considérables : l'un est que les grands navires ne peuvent y rentrer sans chenalier, de sorte que, si on avait soin de couper les bouées en se retirant, ceux qui donneraient chasse seraient en danger de s'y perdre ; l'autre, que si le Roi avait pour agréable de faire deux batteries de 20 ou 30 pièces de canon chacune de part et d'autre de l'entrée avec deux bonnes tours ou quelque fermeture par derrière pour les soutenir, les vaisseaux ennemis ne pourraient y entrer sans en être battus à portée de pistolet et fort escarmouchés de la mousqueterie. Tout ce qu'il y aurait à faire pour cela ne peut pas aller à 2 000 pistoles de dépenses. On pourrait même y ajouter une chaîne tant l'entrée est étroite et commode.

Landévennec est un excellent port qui ne le cède pas à celui de Brest, et qui même le surpasse, puisque les plus grands vaisseaux pourraient y être à flot en basse mer deux lieues durant, y ayant ordinairement huit à dix brasses d'eau. Mais ce port ne peut pas faire l'effet de la rivière de Landerneau attendu, premièrement, que l'entrée en est extrêmement large, qu'elle rendrait les batteries inutiles et deuxièmement, que le même vent qui porte à son embouchure devient directement contraire à l'entrée du port où on ne saurait entrer qu'en se touant, ce qui ne peut convenir à la retraite d'une armée battue et poussée parce que les vaisseaux, étant arrêtés par la difficulté de l'entrée, s'amoncèleraient les uns sur les autres et seraient facilement brûlés. Il serait toutefois à propos d'y faire quelques batteries fermées par derrière et soutenues de quelques tours pour pouvoir empêcher l'ennemi de s'en emparer.

Brest ne peut pas non plus servir à une retraite un peu pressée parce que les vaisseaux ne peuvent y rentrer que l'un après l'autre, et le plus souvent, trois ou quatre au plus par marée. Il faut nécessairement que les uns mouillent à la rade pendant que les autres entrent. Ce qui ne peut se faire qu'avec bien du temps et de la lenteur. Ainsi seule la rivière de Landerneau convient à la retraite d'une armée battue et poussée.

Il y a encore deux rades hors du goulet de Brest qui sont comme le vestibule de cette entrée dont l'une, à savoir celle de Bertheaume, est parée contre tous les vents du nord, et l'autre, celle de Camaret, contre tous ceux du midi, toutes deux de bonne tenue. Il n'y a rien à faire à celle de Bertheaume parce qu'on peut mouiller au large hors de la portée du canon des terres. Il y a un petit port marchand à un recoin de celle de Camaret où il serait nécessaire de faire une batterie de quatre ou cinq canons et soutenue d'une tour". Selon Vauban, la dépense était de 13 000 livres. "Enfin, plus on examine cette situation et plus on trouvera que le dessein de la nature a été de faire de Brest un port militaire et des plus excellents.

Pour conclure, c'est le seul naturel que le Roi ait dans la mer océane, si avantageusement disposé de toute façon que s'il avait été au choix de Sa Majesté d'en régler la situation et la forme, je suis persuadé qu'Elle ne l'aurait choisi ailleurs ni voulu faire autrement"<sup>1</sup>.

## Le goulet

Selon Vauban, "le rocher appelé le Mengant se trouve au milieu du goulet à 530 toises près de la côte de Cornouaille et à environ 620 de celle de Léon.

Il y a beaucoup d'apparence que ce rocher est contigu avec les Fillettes et la Basse Goudron qui sont deux autres rochers presque sur la même ligne de ces trois. Le Mengant découvre à toutes les marées, les Fillettes aux marées de vive eau seulement, mais la Basse Goudron ne découvre jamais. Les navires passent toujours à 200, 250, 300 ou 350 toises de cette côte sans jamais s'en éloigner davantage.

Pour pouvoir s'assurer du passage autant que possible, il n'y a pas d'autre parti à prendre que celui de faire deux grosses batteries sur les endroits plus avancés des côtes vers le Mengant, c'est-à-dire de 40 à 50 pièces de canon de 24 livres chacune, tournées en partie sur l'avant des vaisseaux, l'autre sur l'arrière, et la plus grande quantité sur le travers. Il conviendrait en outre de placer l'assiette de ces batteries à quatre, cinq ou six toises au-dessus des plus hautes marées, occuper les hauteurs au pied desquelles les batteries seront attachées, clore les derrières du côté de terre et les flancs avec un fossé et des communications le long des rampes de la montagne par les endroits plus avantageux et de moindre circuit ménageant les défenses du haut, en observant : 1° de ne rien faire

<sup>1</sup> Génie Art. 8 sect. 1 Brest cart. 1 n° 8 P 103 ; A.N. Ros. 155 Mi 19 dos. 2.

qui ne soit défendu ; 2° de fermer ce qu'on y fera par un mur de deux toises cubes de profil par toise courante accompagné d'un fossé de cinq toises de large sur huit à neuf pieds de profondeur avec une planchette et une petite porte pour communiquer avec la campagne ; 3° d'y faire de quoi loger ceux qui seront à la garde de ces ports, ainsi qu'un magasin à chacun.

Du côté de Cornouaille, toute la batterie pourra se couper dans la pente de la hauteur, mais du côté de Léon, c'est une nécessité de l'avancer de huit ou dix toises dans la mer, à compter de l'escarpement du rocher en avant, et de la revêtir d'un gros mur de maçonnerie. Autrement, on ne pourrait voir que sur le travers de la face et non sur l'aller et venir des vaisseaux qui, cependant, est de beaucoup plus de conséquence, d'autant que la découverte du passage ne dure qu'un moment quand les vaisseaux ont vent et marée favorables, au lieu que l'aller et venir joint au travers les met en visée plus de 1 000 toises en avant et au moins autant en arrière. Ce qui peut être augmenté considérablement en avançant d'autres petites batteries de cinq à six canons sur des lieux plus favorables de la côte à 500 ou 600 pas des grandes dont elles seront soutenues en les fermant de quelques petites clôtures de peu de conséquence. Il serait nécessaire aussi que les derrières de ces batteries soient occupés par quelques forts qui les couvrent et les mettent en état de ne pas être insultés pendant la nuit.

A l'égard du Mengant, l'espace occupé par les têtes de ce rocher est fort petit, étroit et extrêmement inégal avec de grandes profondeurs à proximité qui le serrent de fort près et qui même le coupent et le séparent. C'est un lieu extrêmement battu des flots toutes les fois qu'il y a un peu de mer. Dans les temps les plus calmes, il y a des courants qui ne sont guère moins rapides que ceux du Rhône sous le pont Saint-Esprit. On peut dire d'ailleurs que la mer n'y est pas étale un moment, car entre le flot et le jusant, il n'y a pas un *miserere* de temps d'intervalle. Après y avoir pensé de toutes les façons, je n'y trouve que des difficultés presque insurmontables et beaucoup d'incertitudes. Je ne tiens pas qu'il fût raisonnable de proposer l'érection de cet ouvrage, attendu le peu de temps qu'on y peut y travailler dans les commencements, la difficulté de pouvoir y amener des matériaux et le temps qu'on a quelquefois sans pouvoir aborder.

Mais, comme on ne peut raisonnablement se dispenser de faire les grandes batteries proposées de sa droite et de sa gauche, il ne sera pas difficile de faire l'essai de sa fondation. Il ne sera peut-être même pas impossible, avec beaucoup d'application et d'industrie, d'y bâtir une espèce de château figuré, moyennant quoi on pourrait

loger dans les deux étages jusqu'à 18 pièces de canon. Selon l'avis des officiers de marine les plus expérimentés, dix canons situés de cette manière sont plus à craindre pour les ennemis que 40 qui ne verraient que par le travers.

Il ne faut donc pas douter, si le Mengant peut être bâti suivant ce dessein, qu'il ne fût très bon, très beau à voir, et d'une réputation qui attirera le respect et l'admiration de tous les siècles à venir, non seulement des étrangers mais de ceux même qui le verront tous les jours. Supposons donc que le Roi prit à coeur de faire tenter ce rare et merveilleux ouvrage en même temps que les batteries de la côte et que l'un et l'autre fussent achevés et garnis de leurs canons et de tous les gens qui seront nécessaires pour les exploiter, aucun vaisseau ennemi ne pourra entrer dans le goulet sans passer sous la croisée du Mengant et de toutes ses batteries à juste portée de la plus grande partie d'entre elles. D'où on peut induire que ces batteries et le Mengant nous tiendront la mer ouverte pour entrer et sortir quand nous voudrons et la fermeront aux ennemis qui, de cette façon, ne pourront pas venir brûler nos vaisseaux en rade ni les braver dans le port.

Enfin, ces mêmes batteries et le Mengant donneront, avec la rivière de Landerneau, le moyen d'assurer la retraite d'une armée battue et d'en pouvoir retirer les débris en lieu sûr et, pour conclusion, la rade serait aussi sûre que le port lui-même. Ce qui, joint à la clôture de Brest, à la facilité qu'on a d'en sortir les vaisseaux, le boutefeu à la main, et de pouvoir ensuite sortir en bataille hors du goulet, prendre la pleine mer, rentrer et sortir toutes les fois qu'on voudra, font, à mon avis, des qualités qui n'appartiennent qu'à un port royal pourvu de tous les avantages qu'on saurait désirer d'une manière aussi complète et aussi avantageuse que si Dieu avait pris plaisir à les faire exprès<sup>1</sup>.

## Le château

"Ce que nous appelons aujourd'hui le château était autrefois la ville et le vieux donjon à présent inhabitable. Celui d'à présent est d'assez grande capacité pour pouvoir aisément contenir 1 200 à 1 500 hommes avec toutes les munitions de guerre et tout ce qu'on voudrait y mettre s'il y avait du logement et que tout ce qui peut être accommodé le fût. Ce lieu est très bien situé à l'égard de la terre et de la mer, car cette dernière occupant les trois quarts de son circuit le met à couvert des attaques, et l'autre présente une

<sup>1</sup> Génie Art. 8 sect. 1 Brest cart. 1 n° 8.

avenue aisée à fortifier et très avantageuse pour les secours. D'ailleurs, il commande très bien au port et à la rade et n'est commandé de rien, ce qui joint à une enceinte très solide qui n'est pas mal flanquée et à un fossé de grande profondeur taillé dans le roc, ce qui le sépare de son avenue le rendrait l'un des meilleurs du royaume, si la ville ne le serrait pas par ses bâtiments et par la nouvelle enceinte d'une manière qui l'assiège et le met hors d'état de pouvoir être secouru si la ville venait à être prise, défaut des plus considérables et très mal aisé à corriger, d'autant que, pour pouvoir le faire, il faudra supprimer la plus grande partie de ce qu'il y a de fait de la nouvelle enceinte, quoiqu'à dire la vérité, cela ne serait pas bien considérable d'abattre plus de 80 maisons de la ville et d'en mettre une grande partie en faubourg, car, de tout enfermer, l'espace entre la mer et les murs de la ville deviendrait si étroit qu'il vaut autant la continuer comme elle est que d'y toucher d'autre façon.

Les autres défauts du château sont : 1° que toutes les vieilles et principales pièces de sa fortification comme A, C, D... ne sont plus à la mode, les manières d'attaquer ayant changé ; 2° que la plus grande partie des modernes, comme O, P, Q, T, V, Y... sont mal faites ; 3° que pas une n'est achevée ; 4° que faute d'entretien, toutes les voûtes et les planchers qui étaient dans les grosses tours et renfermaient quantité de grands couverts et de plates-formes très considérables sont tombés et rompus, et les parapets en mauvais état, outre quoi les fossés du front A, J... sont très profonds et taillés dans le roc, non plus que ceux de la tenaille O, P, Q dont le fond est fort inégal et les bords simplement revêtus de pierre sèche qui s'éboulent facilement. D'ailleurs, son chemin couvert est mal figuré et le glacis de son parapet, qui n'est qu'à demi fourni de terre, mal uni et peu soumis aux pièces supérieures.

A l'égard des remparts et parapets de terre de la place, on peut dire que le premier est mal fourni, étroit, et le second à demi démoli. Toutes ces imperfections, qui proviennent plutôt du peu de soin qu'on a eu de cette place que d'autres défauts, n'empêcheraient pas qu'il serait très aisé de bien la fortifier et de la rendre des plus excellentes. Le revêtement de son enceinte étant bon et très solide, plus des trois quarts de la place environnés de la mer, l'avenue bien regardée de la place et de la situation des armées de secours, les fossés très bons et fort profonds, si cette oeuvre n'était pas occupée par l'ébauche de la nouvelle enceinte que Sa Majesté trouve à propos de faire figurer comme D, E, F, G, on pourrait dire que la forteresse de Brest répondrait parfaitement à l'excellence de son port.

A l'égard des logements, ils sont en assez bon état, les couvertures et planchers n'étant pas autrement mauvais, mais il y en a peu présentement. Le gouverneur et l'état-major y sont fort mal logés. Nous proposerons ci-après le dessein général de toutes les réfections qui conviennent le plus à cette place<sup>1</sup>.

### L'enceinte

Selon Vauban, "la clôture de Brest est à peu près élevée au cordon dans sa plus grande partie depuis A jusqu'à B, à quelques brèches près. Les fondations du surplus de l'enceinte sont ouvertes, une partie des terres transportée et beaucoup de pierres voiturées en place. Cette enceinte occupe assez bien le terrain des environs et n'est pas mal placée ; mais on est tombé dans un inconvénient directement contraire aux bonnes maximes de la fortification, vu que le château, qui doit être considéré comme la véritable forteresse de Brest et celle en quoi doit consister la sûreté de cette ville et de son port, se trouve assiégé par cette enceinte sans aucun moyen de pouvoir être secouru par terre ni par mer si la ville venait à être prise parce que ladite enceinte l'enferme du côté de la terre et la rade du côté de la mer.

Comme il n'y a pas lieu de douter que l'ennemi qui sera en état de faire le siège de Brest ne soit maître de ladite rade, il est sans difficulté que, s'il venait à prendre la ville, l'affaire serait sans ressource, puisqu'il n'aurait qu'à garder l'enceinte de ses murs et la rade et, du surplus, laisser consommer les vivres à la garnison du château tout à loisir sans se presser, vu qu'à moins de battre les vaisseaux qui seront en rade ou de forcer la ville avec une armée qui serait dedans, il serait impossible de pouvoir la secourir ; défaut des plus pernicious et auquel il n'est possible de remédier qu'en faisant passer l'enceinte tout au travers de la ville, ce qui causerait la ruine de près d'une centaine de maisons, abattrait la corderie, le couvent des Carmes et le jardin du Roi au travers duquel elle passerait, outre qu'il faudrait encore souffrir en pure perte les deux tiers de la dépense qu'on a faite à ladite enceinte qui, par ce moyen, deviendrait inutile, au seul front A, C près qui resterait sur pied, de sorte que tout cela joint au dédommagement de tant de bâtiments monterait à des sommes si considérables qu'elles surpasseraient la dépense de la fortification de ce côté de ville. Ce qui, toutefois, ne m'empêcherait pas d'opiner sur la correction de ce dessin si la place était frontière ou à portée de pouvoir craindre des armées

<sup>1</sup> Génie Art. 8 sect. 1 Brest cart. 1 n° 8.

considérables.

Mais, attendu son éloignement des armées de terre et le peu d'apparence qu'il n'y a que celles de mer qui puissent lui faire du mal quand elle sera revêtue et l'entrée de sa rade fortifiée par les batteries du goulet, j'ai pris le parti de la laisser comme elle est et seulement d'approcher son enceinte un peu plus du bord de la mer qu'elle n'est près du château afin de pouvoir découvrir le bas du rocher, protéger le petit port marchand qu'on y destine et épargner la dépense d'un fossé. D'y chercher d'autres finesses, la chose n'en vaut pas la peine, attendu que l'espace qui resterait entre l'enceinte de la ville et la mer serait si étroit que sa fermeture ne serait pas une affaire à qui serait maître de la ville, à moins qu'on ne voulût suivre le dessin D, E, F qui abattrait les Carmes et quelque 30 ou 40 maisons qui sont autour et qui serrent le château de si près que le glacié G n'a pas moitié de son étendue. Ce dessin évite les deux tiers des désordres de l'autre ; mais l'avenue ne serait encore fort étroite et défectueuse. Toutefois, il est à préférer à tous les autres. C'est pourquoi nous en ferons un bout d'estimation particulière sur lequel il plaira à Sa Majesté de choisir celui des deux qu'Elle aura pour agréable. Voilà à quoi se réduit mon avis sur l'enceinte de Brest.

Du côté de Recouvrance, après avoir fait tracer et ensuite examiner le dessin de Sainte-Colombe, qui ne l'avait pas encore été, on a trouvé à propos de le corriger par la marque H, I, K parce que l'enceinte n'occupait pas suffisamment les hauteurs qui peuvent avoir vue dans le port, qu'il y avait des bastions dont partie tombait dans des fonds, de manière à se faire voir par dedans, et d'autres dont la ligne de défense devenait excessivement longue, outre que les deux extrémités aboutissant sur le port n'avaient pas été terminées. Tous ces défauts sont présentement corrigés par le nouveau dessin que j'ai tracé d'une manière qui n'en laisse aucun, et qui fait tout l'effet qu'on en peut désirer. Il n'excédera celui de Sainte-Colombe que de 30 à 40 toises au plus, ce qui n'est pas une affaire pour un circuit de cette étendue.

Au-dessus de la fourche du port s'élève une montagne qui, par son avance, le divise en deux branches et se conserve encore assez de vue pour pouvoir de là incommoder partie des vaisseaux, ce qui me fait penser qu'il en faudrait occuper le bout par une redoute<sup>1</sup>.

Si le Roi agréé ce projet, il conviendra d'achever ce qui a été commencé de l'enceinte de Brest suivant le vieux dessein, en y apportant les corrections qui y ont été faites. Tout le revêtement

<sup>1</sup> A.N. Ros. 155 Mi. 19 dos. 1 f° 10.

doit être de bonne et solide maçonnerie, de moellon tiré de la montagne, posé en mortier composé d'un tiers de chaux éteinte sur deux de sable du meilleur qui soit en usage".

S'agissant du petit port marchand à aménager dans la petite anse près du château dont le coût était estimé à 8 000 livres, "il convient de faire une porte d'ouverture suffisante pour pouvoir passer les charrois, avec des ornements forts simples, un pont-levis et un corps de garde"<sup>1</sup>.

Quelques dispositions particulières étaient mentionnées par Vauban. S'agissant de la grande porte de la ville dont la construction représentait une dépense de 15 000 livres, il convenait de disposer les avenues et de les paver au-dedans de la ville et sur quelque 150 toises au-dehors.

1 Génie Art. 8 sect. 1 Brest cart. 1 n° 8.

### Chapitre III

## LE PREMIER PROJET (1683)

Envoyé sur place par Colbert et par Louvois, Vauban arrivait à Brest au début du mois d'avril 1683, après avoir visité Belle-Île.

"Le premier séjour de Vauban en Bretagne - qui sera suivi de cinq autres - a lieu au printemps de 1683. Il dure deux mois, du 14 mars au 10 mai. L'ingénieur visite d'abord les côtes sud de la Bretagne où il donne le projet pour Belle-Île, puis il s'en vient à la pointe du Finistère. Enthousiasmé tant par la situation que par le site de Brest, il voit tout de suite beaucoup plus ample que ses prédécesseurs. Il bouscule une partie des fortifications de Pierre Massiac de Sainte-Colombe, ce remarquable cartographe, pour permettre l'agrandissement de la ville neuve dont il veut l'extension et en fixe en partie le plan. Il transforme le vieux château, y installe des plates-formes à embrasures pour l'artillerie, prévoit des feux croisés à l'entrée du goulet pour mieux défendre l'accès de la rade"<sup>1</sup>.

Le 19, Vauban, de Brest, rendait compte à Seignelay comme il l'avait fait de Toulon un an auparavant : "J'ai visité la rivière de Lanterneau qui est la plus belle chose du monde et une merveille pour une armée navale battue. Il suffirait d'y faire des batteries". A propos de Landévennec, "c'est un excellent port, non moins bon que Brest à ce qu'on m'a dit".

Le 30, Vauban écrivait à Seignelay : "J'ai tracé les batteries du goulet afin d'en régler les dessins et les estimations. A propos du Mengant sur lequel j'ai été deux fois, c'est une dépense considérable mais pas impossible"<sup>2</sup>.

Le 9 mai, dans un *mémoire sur les réparations les plus*

1 A. Blanchard, *op. cité*.

2 A.N. Ros. 161 Mi 24 n°7.

*nécessaires pour la ville et la citadelle de Brest*, Vauban établissait un projet pour la rénovation et l'extension de la fortification et de l'arsenal de Brest. Suffisamment volumineux, ce projet comportait quatre volets principaux : le château, l'enceinte, les quais et les ouvrages de marine. A la différence des projets suivants, l'organisation de la ville ne figurait pas dans le mémoire<sup>1</sup>.

A défaut de s'insérer dans un plan d'ensemble comportant un développement ultérieur et de respecter, comme à Toulon, une logique fonctionnelle et une cohérence architecturale, le projet de Vauban de 1683 n'était qu'une suite d'éléments additionnels.

S'agissant du château, la plus importante transformation proposée par Vauban consistait à joindre les deux tours nord et sud ensemble par une voûte qui traversait la cour entre deux et à la soutenir par devant par un autre mur et faire deux grandes portes en dessous. Le bas de ces deux voûtes servait de magasin aux affûts au-dessous duquel on pouvait encore faire deux grands étages de plancher qui serviraient à tout ce qu'on voudrait. Les deux tours jointes ensemble produiraient une batterie fort élevée qui conviendrait parfaitement bien au port, à la ville et à la campagne<sup>2</sup>.

A l'opposé de la conception de Colbert, partisan d'un projet global et planifié tel que prescrit dans le mémoire du 8 octobre 1670 concernant l'organisation des arsenaux de marine<sup>3</sup>, le développement de Brest ne se faisait que par rajouts et à-coups successifs. On cherchait à doter progressivement l'arsenal des bâtiments et installations nécessaires à son fonctionnement et à utiliser les espaces disponibles le long de la rivière. Ainsi le projet de Vauban était-il, non pas celui d'un nouvel arsenal, mais un complément aux programmes de de Seuil de 1670 et de 1676.

Si la plupart des bâtiments et des ouvrages s'inscrivaient dans un schéma normal de développement d'un arsenal, la construction d'une forme à l'Anglaise et d'un hôpital pour la marine offrait en revanche un certain caractère d'innovation.

Le devis des ouvrages proposés par Vauban en mai 1683 représentait une enveloppe de 1 245 000 livres dont 128 000 pour le château, 396 000 pour l'enceinte et 721 000 pour les quais et les ouvrages de marine.

1 Génie Art. 8 sect. 1 Brest cart. 1 n° 8.

2 Christian Corvisier, *Revue Monumental* n° 8, décembre 1694.

3 Clément, *Marine*, t. III, l. 191.

TABLEAU DU COÛT DU PROJET DE VAUBAN DU 9 MAI 1683<sup>(1)</sup>

Château	128	- deux magasins à poudre	30 <sup>(2)</sup>
Enceinte	396	- grande halle aux mâts	11
Quais	166	- hôpital	36
Ouvrage de marine	420	- nouvelle corderie	8
dont :		- fosse aux mâts	32
- batterie en dessous	37	- hangars à bois	40
du château		- forme et quai devant	118
- nouveaux magasins	44	- redoublement	59
de désarmement		de la forme	
		Divers	135
		Total	1 245

(1) En milliers de livres - (2) Les deux.

## Les quais

Voulant doter le port d'un système de protection beaucoup plus complet et beaucoup plus solide, Vauban privilégiait la construction de près de 1 000 toises de quais, tant du côté du château que de Brest et de Recouvrance, soit un doublement des quais existants.

1. Un quai de 228 toises était à faire sur le port tout le long du pied du château depuis la plate-forme jusqu'au musoir. Selon les recommandations de Vauban, "il convient de le fonder aussi bas que la retraite des marées de vive eau pourra le permettre, de l'élever d'un pied et demi au-dessus des plus hautes marées de vive eau, et de le faire de très bonne maçonnerie à parement de pierre de taille ou du moins de gros moellon choisi, posé par assise réglée en mortier de ciment bien battu et bien composé. Ce quai ne peut nuire au château auquel il sera très commode en ce qu'il en facilitera la sortie du côté du port et favorisera la réception des denrées qui viennent par mer. Il sera également très commode aux vaisseaux qui pourront y amarrer. Les gros vaisseaux pourront en approcher tous chargés sur une longueur d'une brasse quand la mer sera haute".

2. Du côté de Brest, des quais d'une longueur de 451 toises étaient à faire "pour faciliter les embarquements, servir aux amarages des vaisseaux et les mettre en sûreté, en les commençant là où finissent les anciens, c'est-à-dire au bout des magasins de Troulan et de les continuer jusqu'au bout des fortifications, de les fonder aussi bas que la mer le permettra, observant de faire les alignements les plus longs possibles et de suivre à peu près la figure du port".

Selon les recommandations de Vauban, les quais devaient avoir trois toises et demie de haut sur sept pieds d'épaisseur. Les parements seraient faits à l'aide des plus gros moellons de la montagne voisine, les remblais à l'aide des blocs provenant des escarpements du rocher situé devant. Aux endroits des quais où il y aurait beaucoup de vase, on assurerait le pied des fondements par une rangée de pilots de garde de huit à neuf pouces, enfoncés au refus du mouton.

3. Du côté de Recouvrance, des quais d'une longueur de 278 toises étaient à faire, "depuis les hangars de la mâture où ils finissent jusqu'aux fortifications. Ils seront faits avec les mêmes soins et précautions que les précédents. Entre le quai de la mâture et celui des constructions qui ont été rétablis l'année dernière, il y a une longueur de 36 toises à refaire de neuf sur leur entière hauteur".

Vauban signalait en outre quelques dispositions particulières : "Il y a quantité de quais qui ne sont que de pierre sèche et qui ne peuvent résister longtemps aux maneiements des bois, des grosses ancrs et du canon, pas plus qu'aux frottements des câbles et des gros cordages. C'est pourquoi, à mesure qu'il s'en éboulera, il faudra achever de les démolir et de les rebâtir à chaux et à sable. Par ailleurs, il y a quelques bâtiments qui ont autrefois servi de magasins et qui, présentement, servent d'auditoire ou de halle, étant directement situés sur les quais de la ville. Il faudra les démolir et ne rien laisser le long qui pût les embarrasser. Il y a même quelques cales mal faites et qui coupent les passages qu'il faudra corriger".

La construction de 1 000 toises de quais représentait une dépense évaluée par Vauban à environ 166 000 livres dont 65 000 pour les quais au pied du château, 60 000 pour ceux du côté de Brest et 41 000 pour ceux du côté de Recouvrance<sup>1</sup>.

## Les ouvrages de marine

### *La batterie au-dessous du château*

La construction d'une batterie à fleur d'eau était prévue par Vauban le long de la basse mer au-dessous du château, commençant au musoir et finissant sous la communication à la tour. L'ouvrage, d'une longueur de 113 toises, devait être revêtu comme à l'ordinaire d'une bonne et solide maçonnerie de sept pieds et demi (2,47 m) d'épaisseur. Le coût de la batterie, dont le parapet

<sup>1</sup> Génie Art. 8 sect. 1 Brest cart. 1 n° 8 f° 71.

*Après plus d'une dizaine d'années d'études préalables, Vauban, appelé à Brest par Seignelay dès 1683, fut en mesure, onze ans plus tard, de mettre en oeuvre son plan de défense de la ville, de l'arsenal, du port et des côtes du littoral. En avril 1694, en pleine guerre de la ligue d'Augsbourg (1688-1697), le Roi, qui craignait une attaque anglo-hollandaise, confiait à Vauban le commandement des troupes de terre et de mer stationnées à Brest et en Basse-Bretagne.*

*En deux ans, dans le cadre d'une stratégie de défense portuaire exemplaire, Vauban, malgré le manque de crédits, parvint à édifier près de 70 batteries conçues pour recevoir plus de 700 canons et plusieurs dizaines de mortiers. En novembre 1695, à l'issue de sa mission, les batteries étaient effectivement équipées de 500 canons et de 40 mortiers. Considéré comme infranchissable, le goulet de Brest, véritable mur de feu, constituait le coeur de la défense.*

*Au demeurant, la théorie de Vauban, partisan convaincu du canon de 48 livres allongé, reposait davantage sur l'emploi de canons de gros calibre que sur le nombre proprement dit de canons. Même si, faute d'argent, Vauban ne put réaliser entièrement son programme, mettre en place le nombre de gros canons qu'il préconisait, protéger suffisamment les batteries du côté de la terre, équiper la totalité des sites aménageables..., il fit néanmoins de Brest, en un temps record, la place la mieux défendue de France et d'Europe.*

C'est une lacune que le livre de Jean Peter vient de combler. Et c'est un "gros morceau", rien moins que les défenses de Brest, si fortes, en fin de compte - moins certes que Vauban ne l'a voulu - qu'à l'exception du débarquement de 1694, la Royal Navy n'a trop osé les attaquer. Le bouclier dissuasif a donc joué son rôle, qui est celui de toute politique réussie de dissuasion...

Rien, donc, ne remplacera jamais ce genre d'étude ponctuelle comme celle de Jean Peter sur Brest. Voici une pièce capitale qui donne la vision, j'allais dire, stratégique, car nous sommes à la limite du stratégique et de la tactique. Car un arsenal n'est pas simplement le port, l'arsenal proprement dit, mais encore, tout aussi important, l'environnement défensif éloigné, englobant en fin de compte deux presque îles entières, et même, d'une manière moins approfondie, la troisième, celle qui, au bout de la Bretagne, signifie aux puissances ennemies la force de la France pour reprendre l'expression si imagée de Michelet.

Jean MEYER

Docteur en histoire, Jean Peter, qui a publié plusieurs livres sur Toulon, Le Havre, Brest, l'Artillerie et les Manufactures de la Marine sous Louis XIV, travaille actuellement sur Saint-Malo et les ports de la Manche.



BIBLIOTHEQUE NATIONALE DE FRANCE



3 7531 00242670 9

ISBN 2-7178-3751-5

230 F

Participant d'une démarche de transmission de fictions ou de savoirs rendus difficiles d'accès par le temps, cette édition numérique redonne vie à une œuvre existant jusqu'alors uniquement sur un support imprimé, conformément à la loi n° 2012-287 du 1<sup>er</sup> mars 2012 relative à l'exploitation des Livres Indisponibles du XX<sup>e</sup> siècle.

Cette édition numérique a été réalisée à partir d'un support physique parfois ancien conservé au sein des collections de la Bibliothèque nationale de France, notamment au titre du dépôt légal. Elle peut donc reproduire, au-delà du texte lui-même, des éléments propres à l'exemplaire qui a servi à la numérisation.

Cette édition numérique a été fabriquée par la société FeniXX au format PDF.

Couverture :

Conception graphique – Manon Lemaux

Typographie – Linux Libertine & Biolinum, Licence OFL

\*

La société FeniXX diffuse cette édition numérique en vertu d'une licence confiée par la Sofia – Société Française des Intérêts des Auteurs de l'Écrit – dans le cadre de la loi n° 2012-287 du 1<sup>er</sup> mars 2012.

Avec le soutien du

