

De 1552 à 1635, des marins " privés " courent mers et océans. À leurs côtés existent des marins " entretenus " c'est-à-dire rémunérés par le Roi. Les premiers s'inscrivent dans la lignée du capitaine Denis, Normand d'Honfleur, qui arrive au Brésil en 1504 et reconnaît Terre-Neuve en 1506 ; ou des frères Parmentier, capitaines dieppois qui se rendent à Madagascar et à Sumatra en 1529. Amis ou disciples de Verrazano en 1524, de Jacques Cartier en 1534, de Roberval en 1540, ils travaillent pour eux, avec leurs fonds, leurs propres bâtiments, leur famille et leurs équipages. Leurs entreprises séduisent néanmoins l'État et le Roi finit par les commanditer. Il leur offre de l'argent puis des places : Jean-François de La Roche de Roberval (1500-1561) est nommé lieutenant général pour le Roi en Canada dès 1541.

Les seconds ne sont pas vraiment des marins. Ce sont plutôt des titulaires de charges maritimes. Ils détiennent des emplois, des grades, des dignités. Ils sont Amiraux de France, Amiraux " en titre de province ", capitaines " entretenus ", mais ils n'ont ni instruction, ni savoir spécifiquement maritimes. Ils touchent une solde, des appointements versés par le Roi pour remplir un " office " d'où leur nom. Leur nombre et leur hiérarchie, sont connus grâce à des listes dressées pour le Roi. Celles de 1566 et de 1587³⁰ sont parmi les plus anciennes. Elles donnent les effectifs de la marine de guerre en hommes et en bâtiments : en 1566 Charles IX dispose de cinq vaisseaux. Le nombre limité de bâtiments de guerre explique que cette marine royale soit composée de terriens. Servant essentiellement à terre, dans les ports ou les provinces littorales, ceux-ci n'ont à recevoir aucune formation appropriée, à la différence des marins privés " nourris dans le métier " sous la férule paternelle.

“ Il n’y a aucun denier destiné pour le port. Il ne se fait aucun travail quoiqu’il se remplisse et bouche de vase ” écrit-il. Marie de Médicis, en est gouverneur sur résignation de d’Espinay-Saint-Luc, de 1626 à 1629, Richelieu lui succède de 1629 à 1642. Il y fait élever des remparts de 1630 à 1640 par l’ingénieur d’Argencourt et surtout, établir une fonderie de canons.

Les canons à usage de la marine, sont l’une des grandes préoccupations du cardinal. Aux prises avec les Rochelais, il a craint un moment d’en manquer. Le 12 janvier 1627, il a commandé 200 pièces de canons aux forges de Quimperlé, à Châteaulin. Il a demandé à Bordeaux d’en fondre 200 autres. Il a fait travailler les fondeurs de Saintes. Le 30 juin 1627, il a dû avoir recours à ceux de Sedan. Le 11 février 1630, il a acheté ceux des particuliers (les sieurs de Châteauneuf, de Montgomery, de Poillé)¹¹⁸, puis ceux des villes (Saint-Malo, Saint-Jean-de-Luz, Bayonne). Et en 1634 des vaisseaux français sont chargés d’en ramener 300 de Suède¹¹⁹. C’est en allant les chercher qu’Abraham Duquesne le Vieux a trouvé la mort, en rentrant de Stockholm en août 1635. Installer une fonderie à Brouage, port d’attache de l’escadre de Guyenne, est une priorité à laquelle s’attache l’ordonnance royale du 31 mars 1627 qui en crée une autre, le même jour, au Havre. C’est dans ces deux ports que l’armurier Becquicourt fera ses livraisons d’armes. Comme au Havre, les pièces destinées à la marine sont à partir du 26 avril 1627 marquées d’une ancre, avec le nom du cardinal et la célèbre devise *Ratio ultima regum*¹²⁰.

b) Le Havre

Le Havre est le port de prédilection de Richelieu par tradition familiale. Ce port de Normandie relève de l’intendance, du parlement et du diocèse de Rouen, dans l’élection de Montivilliers. C’est un bon mouillage, la marée y reste haute pendant trois heures. François 1^{er} a fondé la ville sous le nom de “ Havre de Grâce ” ou de “ Françoise de Grâce ”, en l’honneur de la chapelle Notre-Dame-de-Grâce qui occupait le site et que fréquentaient les marins. C’est le vice-amiral Du Chillou, le bisaïeul de Richelieu, qui a posé la première pierre en 1517. Il en devint le premier commandant au moment où François 1^{er} donnait pour armes, à la place, la salamandre. Sur la rive droite et à l’embouchure de la Seine cette “ porte océane ” se développa. L’église Notre-Dame et son clocher de 1536, l’église Saint-François construite en 1551, l’hôtel de Ville qui accueillit Henri II en 1540 et Henri III en 1567 virent les premières menaces anglaises qui guettaient ce port, “ port de Rouen et de Paris ”, donc “ l’une des clefs du royaume ”. En 1562, les Anglais se la firent livrer par les protestants. Le Roi la leur reprit en 1564. Furent ajoutés alors au bastion de la Musique (ou de l’Hôpital) et à celui des Capucins, construits entre 1515 et 1547, celui de Saint-André en 1587 et celui de Sainte-Adresse. Richelieu, gouverneur du Havre de 1626 à 1642, voulut en faire “ le plus commode, le plus sûr et le plus célèbre port

arsenaux.

B. Ports et arsenaux

Pour connaître le littoral du royaume à la veille de la guerre avec l'Espagne, deux rapports ont été faits à la demande de Richelieu. L'un a été rédigé par Le Roux d'Infreville, en mission d'inspection sur toutes les côtes du Ponant du 31 mai 1629 au 23 mars 1631, l'autre par Séguiran, sur les côtes du Levant du 11 janvier au 17 mars 1633¹¹⁷. Tous deux sont alarmants. Boulogne " menace ruine et dépérit tous les jours, faute d'entretien ". À Dieppe, " le quai est mal entretenu... en ruine ". À Cherbourg, " il y a des pirates français qui ont commission du roi d'Espagne qui déprèdrent les vaisseaux (des négociants de Caen)... Ils sont soutenus par... les gentilshommes voisins ! ". À Granville, " le port est négligé. À Auray, "on a commencé un quai. Il n'y a aucun fonds destiné ". A Nantes, " il se fait peu de travail à l'entretien du canal de la rivière, lequel diminue ". À Saint-Martin-de-Ré, " le quai tombe en ruine ". À Marseille, il faut réparer les magasins de l'arsenal " tant pour s'en servir que pour en éviter l'entière ruine "... etc.

Ne pouvant se disperser, Richelieu concentre ses efforts sur les ports de guerre : Brouage (que Colbert remplacera par Rochefort), Le Havre, Brest et Toulon.

a) Brouage

Brouage est un petit port de mer en l'élection de Marennnes en Saintonge. Longtemps propriété de la maison de Pons, comtes de Marennnes il doit son essor aux salines voisines que les habitants ont commencé à exploiter dès le VII^{ème} siècle. C'est Charles VIII, en 1495, qui a commencé à faire de Brouage un havre militaire en raison de la profondeur de son mouillage. En 1555, Jacques de Pons a fortifié le site. En 1578, Henri III lui a acheté la place. Au centre d'une région protestante, Brouage très fréquenté par les marins qui venaient y chercher du sel, est devenu un lieu important pour la Couronne. Véritable enjeu lors des guerres de Religion, il ne cessa d'être pris et repris par les partis rivaux. En 1586, les Rochelais se décidèrent à ruiner ce port catholique en le comblant. Pour cela, ils coulèrent vingt bâtiments chargés de pierres dans la rade, sur ordre de Condé et malgré les efforts du gouverneur de la place, M. d'Espinay de Saint-Luc. En 1587 cependant, un siège d'Amirauté et un siège royal y furent établis. En 1597, c'est en vain que l'assemblée des protestants réunis à La Rochelle en demanda le démantèlement. À partir d'Henri IV, Brouage devient l'un des principaux ports du royaume. La plupart des armements à destination du Canada y sont faits. Champlain est de Brouage. Cependant en 1629, Le Roux d'Infreville s'inquiète :

Roux d'Infreville, d'ordre royal a pour mission d'exproprier les Du Plessis-Genonville, un peu comme cela se fera en 1666, à l'égard de la famille de Cheusses, sur l'emplacement qui deviendra Rochefort. Du Plessis-Genonville résiste : avec son frère, ses dix enfants, ses domestiques, il ne reçoit pas le commissaire général de la marine d'Infreville. L'expulsion ne peut être notifiée dans les formes. Néanmoins le seigneur du lieu voit son orangerie transformée en hangar pour la marine. Un archer monte la garde et un garde-magasin veille sur les bois entreposés. Le 12 juin 1639, Richelieu fait passer contrat à Amsterdam pour embaucher deux charpentiers hollandais¹¹³. Le 5 octobre, Sourdis accompagné du commandeur Des Gouttes installe dans l'île les nouveaux chantiers confiés à six charpentiers hollandais. Ce sont également leurs compatriotes qui veillent sur une partie des constructions navales brestoises et havraises. Du reste, le vaisseau amiral de la flotte, le *Saint-Louis*, de 1 000 à 1 100 tonneaux, a été construit aux Provinces-Unies.

Parviennent cependant à rivaliser avec les compétences hollandaises, certains Dieppois. L'un d'eux, Charles Morieu, travaille de 1628 à 1638 au vaisseau qui va devenir le plus beau de la flotte française : la *Couronne*. Avec 200 pieds de long, 46 de large, 75 de creux, il porte un pavillon de soie de 14 000 écus à 216 pieds au-dessus du niveau de la mer. Avec ses 6 000 aulnes de voiles, son bordage de six pieds d'épaisseur, il pèserait d'après le Père Fournier¹¹⁴, 4 millions de livres. Ses 72 canons de fonte sont espacés les uns des autres de 11 pieds. La chambre du capitaine en fait 36 sur 26. Elle est ornée de deux cabinets à l'arrière, de deux chambres à l'avant, et de niches de bois sculpté sur les côtés pour ranger boussoles, horloges, cartes et instruments de navigation. Sur la dunette, les officiers ont leurs chambres. Les 40 officiers marins ont des cabines plus modestes, les matelots, des paillasses seulement. Les cuisines, à fond de cale, sont carrelées et cuirassées de fer blanc¹¹⁵. Pour les combats, elles devront être transformées en hôpital par le chirurgien du bord, en l'absence de bâtiments-hôpitaux, pratiquement jusqu'à Colbert. A fond de cale, l'espace est suffisant pour les moutons et bœufs embarqués vivants. (En 1756, l'escadre toulonnaise de La Galissonnière partant pour Minorque aura encore à bord 500 bœufs et 1 200 moutons)¹¹⁶. Sur les ponts, des cages abritent poules, dindons et canards. La *Couronne* sort des chantiers de La Roche-Bernard l'année où les Anglais veulent affirmer leur primauté sur mer en lançant le *Sovereign of the seas*, 1 800 tonneaux, 102 canons, 600 hommes. En 1635, après dix ans d'efforts, en recrutant des compétences, en achetant des vaisseaux à l'étranger, en en faisant construire en France par de la main d'œuvre bretonne, normande, bordelaise ou hollandaise, le cardinal est arrivé à doter Louis XIII de 35 vaisseaux de ligne, de 12 navires de moindre importance, de 3 frégates, de 6 brûlots utilisés par Sourdis ou Maillé-Brézé. En Levant, le nombre des galères est passé de 13 à 21. La marine ponantaise dispose en outre d'un millier de canons fondus dans les ports et

Provinces-Unies	“ vaisseau du Roi ”), le “ vaisseau de la Reine ”, le <i>Toiras</i> , le <i>Gentillot</i> .
-----------------	---

6 vaisseaux construits en 1638 : la *Vierge*, le *Cardinal* : 600 tnx, le *Triomphe*, la *Victoire* : 500 tnx ; le *Triton*, le *Faucon* : 400 tnx.

À son arrivée au pouvoir, Richelieu trouve des bâtiments en Levant : 13 galères de Gondi et quelques vaisseaux de Guise¹¹¹ soit une force peut-être mieux entretenue qu'en Ponant à cause du danger omniprésent représenté par la course barbaresque. En Ponant, l'étude de la marine d'Henri IV reste à faire. L'historiographie traditionnelle s'accorde à ne donner qu'un seul vaisseau au Roi en 1589 au moment des troubles de la Ligue. Néanmoins la nomination de 68 capitaines de vaisseau par le Roi en 1605 devrait tout de même recouvrir un certain relèvement de la flotte de guerre ?

En partant d'une situation réputée fort mauvaise, Richelieu se lance dans une vaste politique d'achats de vaisseaux et de constructions navales, ceci grâce à un effort budgétaire important. En 1626, à son arrivée à la Grande-Maîtrise, il dispose pour la marine de 1 478 000 livres, en 1642, de 4 500 000 livres. La progression n'est toutefois pas constante : les 4 500 000 livres, chiffre record de 1626 à 1642, avaient été déjà atteintes en 1628. Le siège de La Rochelle avait été la cause de cette progression des dépenses. Un budget compris entre 2 500 000 et 3 000 000 de livres annuelles paraît être la norme : 1627, 2 762 000 livres ; 1629, 2 572 000 ; 1635, 3 012 000 livres au début de la guerre avec l'Espagne¹¹². Le tableau ci-dessus montre où passait une partie de cet argent : achat de vaisseaux à l'étranger (Provinces-Unies), à des particuliers (Malouins), construction de vaisseaux dans les chantiers français. La Hollande du reste impose son modèle de vaisseaux, y compris dans les constructions françaises. Même si certains bâtiments, les frégates notamment, sont construits à la “ dunkerquoise ”, la plupart le sont à la “ hollandaise ”, de même que les fortifications sont souvent appelées “ forts à la hollandaise. Hollandais et Flamands sont alors les maîtres à imiter en matière de construction navale et la France fait appel à leur savoir, soit pour construire des vaisseaux dans des chantiers préexistants, soit pour installer de nouveaux établissements. Le 31 mai 1639, Le Roux d'Infreville se heurte à M. Du Plessis de Genonville, propriétaire de l'île d'Indret, sur la Loire, où Richelieu veut installer de nouveaux chantiers de construction navale. L'île, dont Duquesne deviendra baron, - baron d'Indret - en remerciements de sa fidélité durant la Fronde, est alors dominée par une belle bâtisse, flanquée de quatre tours, avec au pied jardins en terrasse, ouvrant la vue sur Nantes à l'horizon. Le

RICHELIEU CONSTITUE UNE FLOTTE

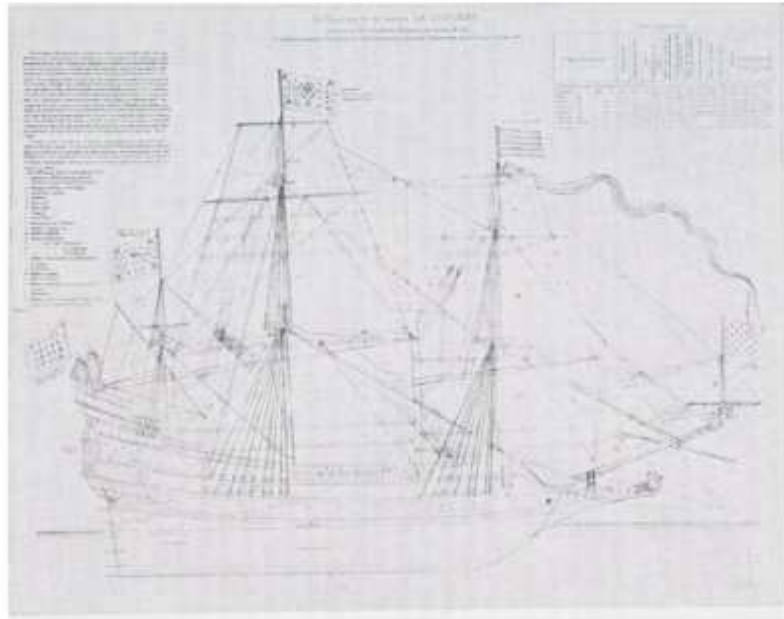
Achats de bâtiments :	
4 vaisseaux : achetés au duc de Nevers, Grand-Maître de l'Ordre de la milice chrétienne (créé le 29 sept. 1617) dont l'adjoint est le capitaine Eusèbe de Campet de Saujeon, protestant converti.	
4 vaisseaux : achetés à Charles Jonchée des Tourelles, armateur malouin, le 1 ^{er} avril 1627, de 300 tonneaux chacun, de 18 à 22 canons, de 8 à 12 pierriers, payés 14 000, 12 000, 10 000, 10 000 l.	
Construction de bâtiments :	
1) Chantiers de BRETAGNE :	
AURAY	: 4 vaisseaux
BREST	: 8 vaisseaux
CONCARNEAU	: 3 vaisseaux Directeur des constructions : Augustin de Beaulieu, capitaine de vaisseau, de Rouen, propriétaire de la seigneurie de Monros, près Concarneau, vendue au Grand Duquesne.
COUÉRON	: 2 vaisseaux
LA ROCHE-BERNARD	: 1 vaisseau = 19 vaisseaux en construction, vus par Le Roux d'Infreville en 1629
MIGNON-sur-LOIRE	: 1 vaisseau
TOTAL	
2) Chantiers de GUYENNE :	
BORDEAUX	: 3 vaisseaux de 500 tonneaux = 6 commandés le 24 janv. 1629 à Pierre Guassie, adjudicataire, pour 180 000 livres. 3 vaisseaux de 450 tonneaux
3) Chantiers de NORMANDIE :	
DIEPPE	: 4 dragons Sous la responsabilité de Jacques Dumé d'Aplemont, capitaine de vaisseau
FÉCAMP	: 2 vaisseaux 2 hirondelles
HONFLEUR	: 4 vaisseaux
LE HAVRE	: 5 dragons Sous la responsabilité du commandeur Amador de La Porte. 1 galiote
Construction de bâtiments (suite) :	
6 pataches Tous vus en 1629 par Le Roux d'Infreville.	
1 hirondelle	
4) Chantiers de HOLLANDE :	
Richelieu commande aux 5 vaisseaux construits en 1626, le <i>Saint-Louis</i> , le <i>Royal</i> (ou	

ressemble plus ou moins à la patache ou à la flûte. Petit, c'est un bâtiment extrêmement redoutable. À Palerme, en 1676, Duquesne fera grand usage de ses brûlots pour détruire vaisseaux espagnols et hollandais dont l'Amiral d'Espagne, monté par don Diego d'Ibarra. En cela, il imitera Sourdis à Guétaria en 1638. Redoutables aussi sont les galiotes à bombes inventées par Renau d'Élissagaray, dans la vieillesse du Grand Duquesne qui sera le premier officier à les expérimenter lors des sièges qui achèveront brillamment sa carrière à Alger puis à Gênes, ce dernier sous les yeux même de Seignelay, embarqué à bord de l'escadre.

e) *Autres bâtiments.* Vaisseaux, frégates, brûlots et galiotes à bombes sont les bâtiments qui emportent les décisions à la mer. La corvette n'est qu'une petite frégate. Elle en a la forme, la voilure, la mâture et sert de découverte, de liaison, surveillant les côtes et accompagnant les convois. La chaloupe canonnière est munie d'un canon de fort calibre à l'avant. Parfois, elle en a un second à l'arrière, avec des espingoles sur les côtés. La chaloupe simple a une longueur égale à la largeur du vaisseau qui la porte attachée à l'arrière. Le chebec méditerranéen, hérité de la tradition barbaresque, navire de guerre dès le XV^{ème} siècle, défini par Jean Meyer comme " le lévrier de la mer " n'entre pas vraiment dans la composition de la flotte de guerre française, encore que ce voilier magnifique soit construit à Toulon assez souvent par des charpentiers majorquins. La flûte (du hollandais fluit), apparue en Hollande au XVI^{ème} siècle, navire de charge à fond plat, large, gros, lourd, est à la suite des escadres en raison de sa capacité de cale importante. Mais elle ne porte qu'une petite artillerie de faible calibre. Un bâtiment de guerre du reste déchargé de l'essentiel de son artillerie est dit " armé en flûte ". La gabare est aussi un transport, muni d'un peu d'artillerie, jaugeant de 300 à 600 tonneaux, comme la patache.

f) *Diversité et construction navale.* Cette description des différents éléments susceptibles de composer la flotte paraîtra sommaire aux spécialistes de la construction navale, de l'artillerie ou de l'archéologie que sont Jean Boudriot, Éric Rieth, Martine Acerra. Mais à l'issue de cette première partie, elle campe brièvement la diversité des différentes unités de combat qui composent les flottes de Richelieu ou de Colbert. Cette diversité est encore accrue du fait que les catégories sont très mal démarquées. À l'intérieur de chacune d'elles, il n'y a pas deux bâtiments semblables. Chaque œuvre est unique, porte la marque de son chantier de construction, de son maître-constructeur, de son équipe de charpentiers, de sculpteurs, d'une foule d'hommes de l'art.

c) *La frégate*. Jusqu'à Louis XIII, la frégate¹¹⁰ est une sorte de petite galère, découverte, non pontée, avec un mât unique et une voile latine, montée de 12 à 24 rameurs. Elle a l'importance d'une chaloupe et le canot d'un navire est souvent appelé frégate. Vers 1615/1628 apparaissent à Dunkerque des trois-mâts légers et rapides, petits vaisseaux ronds, appelés frégates dunkerquoises. L'escadre de Maillé-Brézé en compte 4 par exemple en 1642. Mais pour le Père Fournier, dans son *Hydrographie* de 1643, la frégate est toujours un bâtiment à rames. C'est un bâtiment véritablement louis-atorzien.



La Couronne (1637)

Paris, Musée de la Marine, ph. 72714.

Premier vaisseau français de construction nationale. Portant 74 canons, il fut achevé à La Roche-Bernard à l'époque du *Wasa* suédois et du *Sovereign of the seas* britannique.

d) *Les bâtiments incendiaires*. Les autres bâtiments de la flotte sont d'abord le brûlot, bâtiment incendiaire hérité de l'Antiquité. Chargé de compositions brûlantes et de machines à feu, il a des grappins au bout de ses vergues. Il s'efforce de prendre l'avantage du vent, puis, grâce à ses grappins de s'attacher au vaisseau qu'il veut brûler ou faire exploser. De par sa forme il

en 1748. Ayant son historien, elle échappe à notre cadre de recherche, André Zysberg étant le spécialiste des galères et des 60 000 forçats d'ancien régime¹⁰⁹.

b) *Le vaisseau*. C'est par opposition à la galère (et quelque peu par dérision) que le vaisseau s'appelle " rond ", parce que le rapport entre sa longueur et sa largeur n'est plus que de un à trois ou quatre. Ces vaisseaux sont appelés " de haut bord " car ils sont hauts sur l'eau par rapport aux galères, bâtiments de bas bord ; ou encore " vaisseaux de ligne " car, lors des combats d'escadre, ils appartiennent à la ligne de bataille, formation tactique en usage, les vaisseaux étant rangés en file indienne, en trois divisions : avant-garde contre avant-garde ennemie, corps de bataille contre corps de bataille ennemi, arrière-garde contre arrière-garde ennemie. Ces vaisseaux de guerre sont appelés vaisseaux du Roi, car construits, armés, équipés puis entretenus aux frais de Sa Majesté. Leur définition les oppose ainsi aux vaisseaux marchands, propriété des particuliers, négociants, armateurs. Leurs capitaines sont appelés " capitaines de la marine " sous Richelieu, " capitaines de vaisseau " ou " capitaines des vaisseaux du Roi " à partir de Colbert, pour les distinguer des " capitaines marchands ", ou des " capitaines de vaisseau marchand ".

Les vaisseaux, avec leur grand mât au centre, le mât d'artimon à l'arrière, le mât de misaine à l'avant sont très rarement appelés " trois-mâts ". En revanche, les plus gros sont volontiers appelés " trois-ponts ". Le " vaisseau-amiral ", monté par l'amiral, c'est-à-dire par celui qui commande la flotte (capitaine de vaisseau, chef d'escadre), et pas forcément par l'Amiral de France, du reste inexistant de 1626 à 1669, est aussi appelé " vaisseau-pavillon ". L'expression " vaisseau-commandant ", au sens de " vaisseau-amiral ", est beaucoup plus rare. Les expressions " vaisseaux de charge " ou " vaisseaux de décharge " désignent ce que l'on appelle des " transports ", les flûtes par exemple, chargées de matériel à la suite des escadres.

Le vaisseau de guerre, aux voiles carrées, c'est-à-dire rectangulaires par opposition aux voiles latines, triangulaires et méditerranéennes, porte deux ou trois étages d'artillerie, appelés " batteries ", sur ses deux ou trois " ponts ". La classique répartition par rangs en fonction de l'artillerie, du nombre des canons et de leur qualité, canons de fer, canons de fonte verte... ou canons de fer peints en vert, ne date que de Colbert. De 1566 à 1669, les vaisseaux de guerre se dégagent encore mal du vaisseau marchand, et ils sont classés en fonction de leurs tonneaux de charge ou de capacité plus qu'en fonction de leur nombre de bouches à feu. *La Couronne* est le plus grand des vaisseaux de la flotte de Richelieu (1 800 tonneaux). Les plus gros d'entre eux avoisinent du millier d'hommes.

Jusqu'à Colbert, la marine royale dispose de bâtiments répartis en deux grandes catégories, les vaisseaux en Ponant, les galères en Levant. Mais à côté de ceux-ci voisinent des frégates, brûlots, chaloupes canonnières et des " transports ". Existente également des ports, les uns de commerce (Dieppe, Saint-Malo, Nantes, Bordeaux, Boulogne, La Ciotat, La Seyne), les autres de guerre (Le Havre, Brouage, Brest, Marseille, Toulon). Mais au XVII^{ème} siècle, les différents types sont encore mal définis : le vaisseau de guerre se distingue mal du vaisseau marchand ; les ports de commerce comme Dieppe sont de véritables viviers de cadres pour la marine royale et la plupart des ports associent aux activités commerciales des préoccupations militaires : Brouage est à la fois une citadelle fortifiée et un havre enrichi par ses salines ; Toulon va avoir deux rades, l'une pour la marine de commerce, l'autre pour celle de guerre ; Marseille abrite le général des galères (Gondi) ou son représentant (Forbin) mais trafique avec le Levant. En 1694, Saint-Malo la cité corsaire doit se défendre contre les Anglais avec la même opiniâtreté que Le Havre, le port de guerre de prédilection de Richelieu. Dans ces conditions, l'officier de marine a lui aussi beaucoup de mal à se différencier soit du capitaine au commerce qui donne " l'officier-matelot ", soit de l'officier de terre du style Maillé-Brézé, d'Harcourt, Beaufort. Les structures pré-scolaires susceptibles de former des officiers de vaisseau sont en réalité éclatées : Dieppe assure l'apprentissage naval de plusieurs officiers-matelots dont Duquesne est le meilleur exemple ; et la Cour de son côté instruit militairement les gardes du Grand-Maître lesquels de 1626 à 1669 sont plus des archers ou des mousquetaires que des marins. Ce n'est qu'à partir de 1669 que Colbert mettra en place des " écoles " ou " salles " ayant pour vocation de créer dès l'adolescence, des officiers de vaisseau dans de véritables ports de guerre, Toulon, Brest et Rochefort.

A. Les bâtiments de la flotte royale

La flotte royale est composée de différentes unités, vaisseaux, frégates légères, galères, brûlots, galiotes à bombes, corvettes, flûtes, chébecs, chaloupes canonnières, lougres, cotres, gabares, senaux, pataches et autres bâtiments armés en guerre¹⁰⁸.

- a) *La galère*, bâtiment long et à rames, entre cinq et neuf fois plus longue que large, quoiqu'associée aux combats livrés par les vaisseaux ronds a un " corps " qui lui est propre, celui des officiers des galères, corps spécifique, différent de celui des officiers des vaisseaux du Roi jusqu'à leur réunion,

Chapitre cinquième

MARINE ET STRUCTURES LES VAISSEAUX ET LES
PORTS 1626-1669

A. Les bâtiments de la flotte royale

B. Ports et arsenaux

C. Deux ports d'accueil pour les écoles navales

Duquesne de bien vouloir servir le Roi comme capitaine de la marine. En 1634, c'est l'État qui demande au Dunkerquois Giron de bien vouloir servir Louis XIII ce qu'il fera quelques années. Les hommes comme les Guïton, les Gabaret, les Forant sont sollicités. Ils ont une cinquantaine d'années lorsque le Roi les recrute. Ils négocient leur engagement avec Richelieu et ils se retirent lorsqu'ils le désirent comme Samuel Champlain, capitaine de la marine de 1619 qui n'est plus au service en 1626 alors qu'il ne meurt que le jour de Noël 1635 à Québec.

Dans son essence même, la marine est espace de liberté, synonyme d'aventures. Cette notion à première vue se marie mal avec celle d' "entretien " à 400, 1 000 ou 1 500 livres offertes par le Roi. Richelieu marque sur le plan humain un tournant, celui où l'aventure s' " étatisé " jusqu'à être rémunérée par l'État. Avec Richelieu, la mer n'est plus seulement source de commerce ou d'explorations. Elle devient source de " carrière ". Les frères Pizarre étaient des marins d'occasion qui trouvaient la mort à Cuzco en 1535 et à Lima en 1541. Le bailli de Suffren sera marin de profession. Il passera par toute une hiérarchie militaire : garde de la marine, enseigne, lieutenant, capitaine de vaisseau, chef d'escadre, lieutenant général des armées navales, vice-amiral de France. Il meurt à Paris en 1788 au terme d'une carrière glorieuse, mais dans son lit. Entre les frères Pizarre, Jacques Cartier, Verrazano d'un côté, Suffren, Grasse, d'Entrecasteaux de l'autre, Abraham Duquesne témoigne de l'évolution de la marine et de l'époque de transition que fut le XVII^{ème} siècle. Il est né au sein d'une famille de négociants et d'aventuriers. Son oncle qui n'est pas revenu des Moluques dans les années 1620 fait penser aux marins du XVI^{ème} siècle. Comme eux, Duquesne n'a été ni garde-marine, ni enseigne, ni lieutenant de vaisseau. Mais par ses dignités de chef d'escadre, de lieutenant général des armées navales, par sa mort dans son lit à Paris, comme Duguay-Trouin, Grasse, Suffren, par sa retraite de 1686 à 1688, il annonce déjà l'officier du XVIII^{ème} siècle.

Dans sa montée de l'absolutisme, la monarchie française a réussi à canaliser les énergies humaines du plus indiscipliné des peuples : celui des marins. Ceux qui aspiraient à découvrir des terres nouvelles, ceux qui bourlinguaient sur les mers et océans se sont mis au service de l'État où ils donneront des Kerguelen, des La Pérouse et des d'Entrecasteaux. En 1626, Richelieu a trouvé des marins canonnant des marchands. Il en a fait des officiers de la marine royale. En 1693, Pontchartrain leur donnera la croix de Saint-Louis. Châteaurenault, arrière-petit-fils de deux marchands, l'un lyonnais, l'autre parisien (le sieur Compans, marchand de drap dans la capitale) sera fait Grand-Croix de Saint-Louis et maréchal de France. En un peu plus d'un demi-siècle, Richelieu puis Colbert vont opérer la mutation des mentalités en proposant aux hommes qui s'en sentaient le courage, d'embarquer sur les vaisseaux du Roi - construits dans les ports et arsenaux de Sa Majesté — après avoir reçu une instruction spécifique dispensée par l'État.

marines de guerre et de commerce : le scorbut, le naufrage, la tempête, les récifs et dans les deux cas bien souvent, le combat. Risquer sa vie pour l'or du Pérou est plus tentant qu'être capitaine en second dans la marine du cardinal à 400 livres annuelles. L'attitude toujours hautaine de Duquesne dans la marine royale est un splendide exemple - le meilleur de tout le XVII^{ème} siècle - qui illustre combien elle a eu du mal à obtenir les services d'hommes aussi compétents que Duquesne en leur offrant 1 500 livres d'appointements annuels ce qui semblait beaucoup pour l'État mais rien pour un fils d'armateur, propriétaire de ses propres bâtiments et de son artillerie. En 1653, Duquesne avoue au maréchal suédois Wrangel, qu'il possède en propre 50 canons. L'une des grandes forces de la France moderne sera de persuader les hommes que le service du Roi vaut plus que tout, plus que la vie, plus que l'argent, plus que le service " des particuliers ", pour reprendre une expression de Pontchartrain qui écrit cela avec une pointe de mépris. La gloire, l'honneur, les décorations (l'ordre de Saint-Louis créé en 1693 par Louis XIV) vont essayer de montrer à la société en général et au monde des marins privés en particulier que rien ne vaut de servir l'État, au point que le riche banquier La Borde aura sous Louis XVI, deux fils gardes de la marine à Brest, auxquels le Roi donnait leurs 216 livres de solde annuelle comme à leurs camarades...

En 1626, l'armateur dieppois Abraham Duquesne le Vieux n'a pas vraiment d'intérêt personnel à entrer dans la marine du Roi. En 1780, le banquier La Borde est fier d'avoir deux fils gardes de la marine. Entre ces deux exemples, il y a toute l'évolution mentale d'une société face à la mer. En 1626, l'État et le marin sont deux interlocuteurs qui ne sont pas sur le même pied. Ils négocient une sorte de contrat réciproque mais c'est l'État qui est demandeur et qui est en position d'infériorité. Les marins, les Guiton, les Duquesne, les Rohan-Soubise, les Giron, les Gabaret ont pour eux force, compétence, bâtiments, canons, pratique de la mer. L'État est souvent à leur égard en position de faiblesse. Il n'apporte qu'une tradition terrienne, que des structures héritées de la féodalité. Richelieu va inverser ce rapport en faveur de l'État. Il fait de la marine un métier militaire attractif. Il la dote de vaisseaux, d'infrastructures portuaires, de structures administratives et dès 1627, il essaye de créer un premier enseignement maritime de style étatique. Richelieu puis Colbert vont inverser les mentalités au point que dans la seconde moitié du XVIII^{ème} siècle, ce n'est plus l'État qui est demandeur. Ce sont les familles françaises et dans quelques cas étrangères, notamment espagnoles, napolitaines et moscovites qui demanderont des places de gardes de la marine dans les compagnies de Brest, Toulon et Rochefort pour que leurs fils servent sur les vaisseaux que le Roi construit et arme à ses frais dans des établissements royaux.

En 1626, c'est l'État qui demande en la personne de Richelieu, au père de

rude concurrent pour le capitaine de la marine qui doit à la fois cumuler le savoir d'un pilote hauturier et l'autorité militaire d'un maréchal de camp.

Maîtres, secondés par des contre-maîtres et des quartiers-maîtres (appelés sous Richelieu en 1634 des "quarteniers" ou compagnons de quartiers puisqu'ils étaient maîtres de service à bord pendant six heures, c'est-à-dire pendant leur quart) étaient gens compétents. Ils comptaient aussi les maîtres-calfats, chefs des calfats qui assurent l'étanchéité des bâtiments en faisant pénétrer de l'étaupe entre les planches de la coque qu'ils recouvrent ensuite de poix et de goudron. (Ils utilisent pour pousser l'étaupe dans les fentes du bois, un ciseau de fer, appelé "calfait" d'où leur nom). Les maîtres-mâteurs, eux, avaient autorité sur tous les mâteurs qui confectionnent mâts, vergues, barres de perroquet, hunes et chouquets ; les maîtres-voiliers sur tous les voiliers qui coupent, cousent et garnissent les voiles. Ils font les bâtiments "bons marcheurs" (rapides), ou "mauvais de voile" (lents). Le maître-valet est enfin l'homme de l'équipage qui distribue les provisions de bouche. Sorte de commis aux vivres et aux approvisionnements on l'appelle au XVII^{ème} le "dispensier", et il est aidé du maître-valet d'eau qui répartit l'eau douce à bord.

Devant autant de catégories de personnel aussi diversifiées, aussi compétentes chacune dans leur étroite spécificité, il fut difficile pour Henri IV en 1605, pour Montmorency en 1619, pour Richelieu en 1626/27 de recruter un corps d'officiers des vaisseaux du Roi lesquels devaient être tout à la fois des aventuriers disciplinés, des écumeurs de mer respectueux des ordonnances, d'anciens pirates protecteurs du commerce, de gros mariniers capables de lire des instructions et de rédiger des rapports, des hommes montant à l'abordage mais signant des traités dans les régences berbères, des marins assez autoritaires pour inspirer le respect à bord, mais pas trop, par crainte de mutinerie... Créer le corps des officiers de vaisseau du Roi consiste à concilier les inconciliables. Richelieu va-t-il vraiment intéresser Giron en 1634 en lui offrant un entretien annuel sur la base de 1 500 livres ? Pour Richelieu, ce sont "gros appointements". Mais pour Giron qui a ramené 2 200 000 livres d'un voyage de quatre années en Chine et au Japon, que représente cette solde ? En 1631, un seul bâtiment d'Abraham Duquesne le Vieux pris par les Espagnols vaut 13 000 à 14 000 livres¹⁰⁶. Ceci représente la solde d'un chef d'escadre pendant 7 ans, près de 10 ans de la solde d'un capitaine. Le seul sac de Rio en 1711 rapportera à Duguay-Trouin et à ses commanditaires, l'équivalent de 1 350 kg d'or, 1 600 000 livres de marchandises précieuses, deux bâtiments portugais de 44 et 56 canons, une soixantaine de navires marchands¹⁰⁷. Mais ce n'est qu'en 1715 que le Malouin sera promu chef d'escadre à 6 000 livres d'appointements annuels. Il y a là une énorme difficulté pour la constitution de cadres composant une marine de guerre. Certains risques sont sinon identiques du moins analogues dans les

D. Les officiers marinières

Ce nom est donné à l'ensemble des maîtres, contre-maîtres et quartiers-maîtres qui assurent à terre et à la mer les différents services, tels que le charpentage, l'artillerie, la voilerie. En 1678, Colbert écrira à Chertemps de Seuil son " neveu ", intendant de marine à Brest (fils d'une Colbert du Terron, sa cousine germaine), que les quatre premiers officiers marinières d'un port sont le maître-canonnière, le maître-charpentier, le maître des matelots et le pilote hauturier.

- a) *Les maîtres-canonnières* ont le détail de tout ce qui touche à l'artillerie. Ils sont anciens et Henri IV en 1605 entretient 12 canonnières ou maîtres-canonnières, 5 à 100 livres annuelles et 7 à 60 livres. En 1620, Louis XIII entretient 40 canonnières (14 à 100 livres et 26 à 60 livres). En 1627, Richelieu décide d'augmenter l'effectif : 100 canonnières à 50 livres et il établit 3 maîtres-canonnières à 200 livres chacun en résidence au Havre, à Brest, à Brouage. À la tête de trois " écoles " ils ont mission d'instruire en Bretagne, Guyenne et Normandie 150 jeunes hommes chacun, de 15 à 25 ans, recrutés sur les côtes. Le Roi offre à ceux-ci 10 livres annuelles et aux meilleurs des prix mensuels en sus de leur habillement en drap¹⁰⁴.
- b) *Les maîtres-charpentiers* sont les chefs des charpentiers employés au port. Ils s'occupent de la construction navale depuis l'établissement des devis jusqu'au lancement des bâtiments. Charpentiers et maîtres, aidés de contre-maîtres, font des plans, modèles et gabarits, construisent les coques, mais aussi les mâts, vergues, avirons, cabestans.

Des familles, les Hubac à Brest, les Coulomb et les Pomet à Toulon deviennent de véritables dynasties de constructeurs.

- c) *Les maîtres-matelots* ont autorité sur tout l'équipage. Ils sont différents des maîtres d'équipage. Ces derniers, jusqu'à la fin du XVI^{ème} siècle étaient plutôt appelés maîtres de port, aussi bien dans les ports de mer que dans les ports fluviaux d'ailleurs. Les Rousselet de La Pardieu, ancêtres de Châteaurenault étaient par exemple maîtres de port à Lyon¹⁰⁵, ce qui les mettait en relation avec les banquiers florentins installés en ce port dont Antonio Gondi et le consul de la nation florentine en résidence à Lyon d'où leurs alliances matrimoniales (Rousselet-Gondi en 1533). Équipage est pris ici dans le sens d'agrès et non dans celui de matelots. Ce maître est chargé des cabestans, manoeuvres, amarres, cordages, poulies, aiguilles, caliornes, funins, cables et autres agrès.
- d) *Les pilotes hauturiers* assurent la conduite du vaisseau ; leur rôle est capital. Avec ses instruments de navigation, compas, cartes, portulans, routiers, arbalettes, gouvernail, boussoles, ce pilote est jusqu'au XVII^{ème} siècle un

côtes. Ces commissaires sont " entretenus ". Ce n'est qu'à partir de mars 1650 que Mazarin créera des charges vénales de commissaires de marine, une vingtaine, lesquelles disparaîtront rapidement pour ne refaire qu'une très brève apparition entre 1702 et 1716.

Les commissaires sont d'abord (en théorie du moins) commissaires ordinaires. Puis ils peuvent devenir commissaires généraux. Sous Montmorency, en 1620, l'un des deux commissaires généraux en service est Jean-Jacques Dolu, parent des Rousselet de Châteaurenault¹⁰³. En 1627, Richelieu en emploie trois, en poste au Havre, Brest et Brouage. Le Roux d'Infreville est l'un d'eux. Ils y partagent l'autorité administrative avec les trois chefs d'escadre créés la même année dans chacun de ces trois ports. Aux rapports conflictuels qui surgissent entre chefs d'escadre et commissaires généraux, l'ordonnance du 29 mars 1631 essaye de mettre fin en délimitant les attributions respectives des uns et des autres.

Quelques écrivains, gardes-magasins, greffiers complètent ce personnel de la plume qui compte aussi quelques contrôleurs, dans les ports et arsenaux, et des contrôleurs généraux de la marine à la Cour au nombre de deux en 1605, 1620, 1627, un seul ensuite sur les listes de 1640, 1648, 1661.

Entre ces officiers de plume juristes qui écrivent, tiennent des registres, vérifient et comptabilisent les dépenses et entre ces officiers de port, marins sortis du rang qui s'occupent des vaisseaux, les font réparer, radouber, caréner, l'officier dit " de vaisseau " a eu beaucoup de mal à naître et à trouver sa place. Les États de la marine de 1566, 1586, 1587, 1605, 1619, 1620, 1627 prouvent que les lieutenants de vaisseau étaient rares et n'étaient " entretenus " qu'embarqués. Rémunérés à partir de 1631, à terre comme à la mer, ils ne sont que 6 en 1640 (à 400 livres annuelles), parmi lesquels les 3 lieutenants de port ; 4 en 1648 et 6 en 1661. Les capitaines de brûlot sont 7 en 1640 (à 300 livres annuelles), 10 en 1648 (toujours à 300 livres). Les sous-lieutenants de vaisseau n'existent pas avant 1786, quoiqu'un État de la marine de 1648 mentionne 2 " sous-lieutenants ". Les enseignes de vaisseau existent en 1627, mais ne sont pas entretenus à terre. Aucun enseigne n'est mentionné sur les États de 1640, 1648, 1661. Nombreux sont les grades, dignités, fonctions et emplois qui ne feront leur apparition que sous Colbert.

L'officier de marine, concurrencé à la mer par les capitaines marchands, les corsaires, les pirates, les aventuriers, et à terre par l'officier de plume et l'officier de port éprouve beaucoup de difficultés à trouver son identité, car, même dans sa bonne connaissance de la mer, il doit rivaliser d'une part avec les marins au commerce, d'autre part avec les officiers marinières.

compagnies de gardes de la marine (créées en 1669) et réputées compagnies de gentilshommes (même si la noblesse d'une partie d'entre eux est douteuse ou usurpée). Jouissant d'un statut réservé à des officiers " sans naissance ", l'emploi de capitaine de port ne sera guère brigué au XVIII^{ème} siècle par les officiers " nés "101.

Sous Richelieu, le capitaine de port est assisté de deux lieutenants de port, deux pour chacun des trois ports ci-dessus, soit six lieutenants de port (en théorie du moins ; en 1640/41 ils ne sont que trois ou plus que trois). Capitaines et lieutenants de port (les enseignes de port n'existent pas encore) ont pour principale fonction de veiller quotidiennement à la conservation et à l'entretien des vaisseaux lorsque ceux-ci sont désarmés. Aidés de gardiens qui leur sont subordonnés, ils doivent les faire amarrer, caréner, radouber, mâter, racler, calfater, brayer et goudronner ; les garantir contre les eaux de pluie, les neiges, la pourriture, les moisissures, les vers, les incendies. Par conséquent, l'officier de port a une fonction très importante de gestionnaire, par opposition à l'officier de vaisseau dont la mission essentielle est le combat, particulier (de vaisseau à vaisseau), ou général (d'escadre à escadre).

Assistent également les capitaines de port, les officiers qui deviendront par la suite ceux de la plume.

C. Les officiers de plume

Les intendants sont création colbertienne : la première intendance, celle du Levant, date de 1659. Les premiers commis ont un succès dû également aux Colbert et aux Pontchartrain pères et fils. Néanmoins la marine précolbertienne est très administrative et en grande partie sous la tutelle et responsabilité des commissaires. Très nombreux, ils sont antérieurs à Richelieu. Un édit de mars 1584 confiait déjà à l'Amiral le soin de les nommer. Sous Henri IV, en 1605, la seule marine du Ponant en comptait 70, l'année où le Roi nomma 68 capitaines. En 1620, la marine en compte 133 alors qu'en 1619 Montmorency n'a créé que 66 nouveaux capitaines. En 1627, Richelieu " hérite " de 92 commissaires. L'étude du commissariat de la marine pour l'ancien régime reste à faire⁽¹⁰²⁾. À première vue, il semblerait que Richelieu n'ait pas gardé ces 92 officiers, afin de partir sur des bases nouvelles. En ce qui concerne les capitaines, Richelieu ne conserve pas au service en 1626/27 tous ceux qui avaient été nommés en 1605 ou 1619. La sélection fut même sévère. Il semble qu'il a dû en être de même pour les commissaires, car en 1627 le cardinal en crée 16, deux par province littorale, ce qui témoigne toujours de ce souci d'attacher le marin à la continentalité d'une province. Ces 16 officiers, il les subordonne aux 8 lieutenants généraux du Grand-Maître, véritables " missi dominici " du commandeur de La Porte sur les

À terre, Richelieu ne cesse de craindre " les vosleries ", les " grivelées ", les détournements dans les magasins et les arsenaux. À une époque où Duquesne le jeune pointe ses canons sur des capitaines marchands de Rouen, confier la gestion administrative et financière des établissements royaux à des capitaines " entretenus " paraît totalement inenvisageable. Que ferait Giron dans un magasin du Roi, lui qui interdit aux officiers de l'amirauté d'Honfleur de visiter ses prises ? A la mer, les marins expérimentés, Jean Guiton, Rohan-Soubise, inspirent des craintes. Richelieu cherche donc à brider le commandement à la mer, et, à terre, il institue des structures qui laissent espérer un bon usage des deniers publics.

B. Les officiers de port

Au XVII^{ème} siècle est appelé ainsi tout homme qui remplit un office dans un port. L'ordonnance de référence pour l'histoire de la marine d'ancien régime, est celle de 1689¹⁰⁰, œuvre de Seignelay, et résultat des travaux de Colbert depuis 1661. Elle range sous ce nom l'intendant du port, les commissaires ordinaires employés dans les arsenaux, le capitaine du port (très différent du commandant de la marine dans un port souvent chef d'escadre), les contrôleurs, gardes-magasins, écrivains du Roi, maîtres d'équipage, maîtres " entretenus " dans les ports (maîtres-charpentiers, contre-maîtres, maîtres-mâteurs, maîtres-canonniers, canonniers), pilote royal et pilotes " entretenus ". Intendants, commissaires et écrivains étant des officiers de plume par opposition aux capitaines et chefs d'escadre, officiers d'épée ; maîtres et pilotes étant des officiers mariniers, la qualité d'officier de port - au sens strict - semble essentiellement devoir s'appliquer aux capitaines, lieutenants et enseignes de port. Mais ces distinctions officiers de port/officiers de plume (devenus officiers d'administration sous Choiseul en 1765) n'existent pas encore dans la marine du cardinal laquelle ignore pratiquement les intendants, hormis l'intendant général de la navigation et commerce de France, et l'intendant des îles d'Amérique.

Sous Richelieu les ports sont administrés par les capitaines de port qui se recrutent parmi les maîtres d'équipage, ceux-ci officiers mariniers. De 1626 à 1642, ils sont au nombre de trois, en résidence à Brouage, à Brest, au Havre. Ils ont sur les États de la marine une situation enviable que le XVIII^{ème} siècle leur fera perdre. Ils sont mentionnés parmi les capitaines de marine : sur 24 capitaines en service en 1640-1641, 3 sont capitaines de port ; mais ils sont placés " en tête " des capitaines, au-dessus des plus anciens d'entre-eux, juste au-dessous des chefs d'escadre. Tout au long du XVIII^{ème} siècle en revanche, leur statut ne cessera de décliner. Toujours recrutés parmi les officiers mariniers roturiers, leurs emplois n'attireront plus les capitaines de vaisseau issus des

espagnole deux fois supérieure en nombre, laquelle est obligée de se retirer vers Barcelone. Ce faisant, il s'éloigne maladroitement de Tarragone et 50 brigantins espagnols viennent ravitailler la place. Richelieu en est mécontent et exile Sourdis à Carpentras. Brézé le remplace en Méditerranée. Disgracié jusqu'à la mort de Richelieu en 1642, le vainqueur de Guétaria meurt à Auteuil en 1645 à 51 ans. Marin d'occasion, Sourdis est cependant l'un des plus grands marins d'ancien régime. Il se caractérise par sa volonté de détruire la flotte ennemie ce qui a rendu ses combats beaucoup moins indécis que grand nombre de batailles navales.

La situation du haut commandement est très complexe. La hiérarchie officielle subordonne les capitaines de la marine aux chefs d'escadre mais un capitaine ne doit obéir à un chef d'escadre que si ce dernier a été fait capitaine de vaisseau avant lui. La hiérarchie officieuse subordonne les chefs d'escadre - officiers-matelots - (le commandeur de Rhodes, les Razilly, Mantin, le commandeur Des Gouttes)... à des officiers de terre sans formation maritime mais néanmoins compétents (d'Harcourt, Maillé-Brézé) ; eux-mêmes sont soumis à des " politiques ", souvent ecclésiastiques (Richelieu, Sourdis, Beauvau). C'est dire l'extraordinaire méfiance du pouvoir face à une marine qu'il ne cessait pourtant de vouloir mettre en place en étant à l'écoute de l'étranger. Richelieu fait établir ses règlements ponantais par Mantin qui s'informe de ceux en vigueur dans les Provinces-Unies. Il fait rédiger ses règlements levantins par le capitaine de vaisseau Des Roches qui s'inspire de ceux de l'ordre de Malte. La France est fascinée par la fortune que l'Espagne tire encore de son empire colonial, grâce aux mers et océans ; c'est une remarque qui revient sans cesse sous la plume de Richelieu ou de Séguiran par exemple. Elle est préoccupée par ce désir de couper les Habsbourg d'Espagne de leurs possessions italiennes. La mer aux légendes effrayantes est cependant attractive ; pourvoyeuse de richesses comme en témoigne " la flotte d'argent " espagnole ramenant les trésors d'Amérique dans les flancs de ses galions, elle séduit Richelieu qui voudrait doter le royaume de pareil instrument source de puissance militaire et d'échanges commerciaux. Mais au-delà des espérances, les contraintes matérielles imposent aux hommes au pouvoir la plus grande prudence vis-à-vis d'un milieu qui reste synonyme de piraterie ; Abraham Duquesne le fils, le capitaine Giron continuent à " pirater " une fois capitaines de la marine du Roi. Cette méfiance exige à bord des escadres, la présence de toute une hiérarchie d'ecclésiastiques, de " conseillers ", de militaires des armées de terre, de maréchaux de camp, de " terriens " faits " lieutenants généraux pour le Roi en ses armées navales ", lesquels dominent le monde des marins, chefs d'escadre, capitaines, matelots. Cette hiérarchie reproduit en grande partie la société d'ordres : Sourdis appartient au clergé, d'Harcourt au second ordre, Duquesne est issu du tiers état.

En Levant, il en est de même : celui qui supervise la flotte, est un autre ami de Richelieu, Gabriel de Beauvau, évêque de Nantes.

À la tête des escadres de Richelieu, il y aura sans cesse cette sorte de commandement collégial, source d'aigreurs et de difficultés. En 1638, en Ponant, Sourdis qui vient de publier un livre, *Le prélat dans les armées* (1638), s'impose. Il élimine d'Harcourt et devient à sa place " le 4 mars 1638 lieutenant général pour commander l'armée navale du Ponant ". D'Harcourt est de trop bonne " naissance " pour rester sans emploi. Du reste, il n'a point démérité. La flotte du Levant est alors aux ordres de Maillé-Brézé (1619-1646). D'Harcourt, qui vient de perdre le commandement de la flotte au profit de Sourdis est alors nommé " conseiller " de Brézé. Brézé a 20 ans, d'Harcourt 35. De nouvelles difficultés surgissent.

Malgré leur manque initial de formation maritime, Sourdis, ecclésiastique de profession, d'Harcourt, Maillé-Brézé, officiers de terre, se distinguent sur mer. En juin 1636, l'escadre du Ponant sous d'Harcourt et Sourdis en mésintelligence, quitte Ré et arrive à Toulon et à Marseille en juillet. Le 24 février 1637, Sourdis débarque à Oristano en Sardaigne, mais doit se rembarquer le 26 devant l'énergie des Espagnols. Le 27 mars, il attaque les cinq forts de Sainte-Marguerite et de Saint-Honorat, créations espagnoles. Le 14 mai 1637, les îles de Lérins redeviennent françaises. Le 25 juillet 1638, Sourdis appareille avec sa flotte de Saint-Martin-de-Ré : 41 vaisseaux, 8 brûlots, 6 flûtes, 6000 hommes. Sa mission ? Faire le blocus de Fontarabie assiégée par terre par Condé. Le 2 août, il y mouille. Le 17, il découvre 14 galions espagnols près de San-Sebastian. Le 22 août, sur le *Triomphe*, avec ses 20 vaisseaux et 7 brûlots très efficaces, il détruit complètement à Guétaria 12 galions, 2 vaisseaux, 3 frégates espagnols, tous transformés en brasier. Il laisse le reste de son escadre poursuivre le blocus de Fontarabie. Le désastre des Espagnols, attaqués et brûlés au fond de la baie de Guétaria est complet. Richelieu le félicite. Mais Fontarabie, attaquée par terre est délivrée par les Espagnols le 8 septembre. Le 25, Sourdis rentre à Belle-Isle. En 1639, en Ponant, il commande 39 vaisseaux, 19 brûlots, 9 flûtes. Le 1^{er} juin, il quitte Belle-Isle, croise devant La Corogne le 9, mais la tempête le force à rentrer réparer ses avaries. Le 7 août, il quitte Belle-Isle. Du 13 au 16, il pille Santona et Laredo près de Santander. Il s'empare de la chaîne du port de Laredo qui fermera dorénavant le port de Brest. Il prend quatre drapeaux à l'ennemi, portés en triomphe peu après en sa cathédrale Saint-André de Bordeaux avec permission de Richelieu. Il prend un canon à Laredo, le fait fondre et transformer en cloches pour sa cathédrale ! À Santona, Duquesne, sous lui, est blessé d'une balle de mousquet au menton. En 1640, Sourdis remplace Brézé en Méditerranée et Brézé vient le remplacer dans l'Océan. En 1641, il commence le blocus de Tarragone à la tête de l'escadre du Levant. Les 4 et 5 juillet, à l'embouchure de l'Èbre, il détruit plusieurs galères espagnoles. Les 20 et 21 août, il combat une escadre

Au début de la guerre franco-espagnole qui commence en 1635, les officiers-matelots qui vont partir à la reconquête des îles de Lérins (1637) tombées aux mains des Espagnols (1635) sont placés sous le commandement du comte d'Harcourt. D'Harcourt (1601-1666), dit " Cadet la Perle " n'est autre qu'Henri de Lorraine. Il a surtout combattu par terre, à Prague en 1620, au siège de Montauban, et son expérience maritime se limite au siège de La Rochelle en 1628 et à la défense de l'île de Ré à la même époque. Mais Richelieu apprécie en lui le chef et dans une marine où il n'y a pas de lieutenants généraux des armées navales, il lui donne le titre de " lieutenant général pour commander l'armée navale ". Ce n'est ni un grade, ni une commission viagère, seulement un emploi provisoire qui fait de lui l'officier qui " tient lieu " du Roi, en mer, au-dessus des chefs d'escadre. D'Harcourt, cependant, est à son tour conseillé par Sourdis. Henri d'Escoubleau, cardinal de Sourdis (1594-1645) est un personnage considérable. Quoiqu'issu de famille poitevine, ce n'est pas un petit gentilhomme provincial. Il fut filleul d'Henri IV. Il est devenu évêque de Maillezais à 25 ans en 1623. En 1629, à la mort de son frère François, cardinal dont il était coadjuteur, il lui a succédé en son archevêché de Bordeaux. Il n'a pas hésité à s'y opposer au vieux gouverneur de Guyenne, le duc d'Épernon, qui est allé jusqu'à le frapper à coups de canne. Sourdis a la confiance de Richelieu. Il a accompagné le Roi en 1628 au siège de La Rochelle où il avait eu la direction de l'artillerie et des vivres. Il a contribué en 1627 à la défense de Ré. Richelieu met donc l'archevêque à bord de l'escadre du Ponant avec le titre de " Chef des conseils du Roi en l'armée navale ". Ce n'est qu'un conseiller dit d'Harcourt lieutenant général. Mais Sourdis a 42 ans, d'Harcourt 35. Sourdis qui a réussi à faire agenouiller devant lui le terrible duc d'Épernon cherchant son pardon a une énorme personnalité. Il s'ensuivra des rapports conflictuels entre l'archevêque et le comte.

i) Les chefs des conseils du Roi en l'armée navale

Pour une opération ponctuelle ne mettant en jeu que deux ou trois vaisseaux, le Roi fait confiance aux capitaines de la marine ; pour courir sus au commerce ennemi, également. Ce sera toujours vrai à l'époque de Duguay-Trouin et de Jean Bart, c'est-à-dire pendant la guerre, de la Ligue d'Augsbourg (1689-1697), et encore à l'époque de la guerre de Succession d'Espagne (1701-1713), avec les Ducasse, Cassard et le sac de Rio de Janeiro en 1711 par Duguay-Trouin. Pour une

Éléments sous droits d'

marine synonyme d'opérations courtes et dangereuses, d'abordages, de raids et de razzias, ces hommes, dans l'esprit du temps, sont les meilleurs. En revanche, pour une marine qui veut créer un " art " de la guerre navale, pour une marine synonyme de manœuvres, de combats en ligne de file, de stratégie, de conceptions tactiques, ces hommes, pensent les contemporains (et Colbert le pensera encore à l'égard de Duquesne à la veille de la guerre de Hollande) seront incapables de répondre aux vues du Roi. Jamais, ils ne pourront embrasser un projet de quelque envergure. C'est encore ce que pensera Forbin de Jean Bart et il l'écrira avec beaucoup de mépris dans ses *Mémoires*.

Par conséquent, le XVII^{ème} siècle doublera toujours " l'officier-matelot ", compétent à la mer, d'un " officier-né " qui lui est censé maîtriser intellectuellement, politiquement, diplomatiquement la situation dans son ensemble. Mais cet officier-né est un " grand " ce qui engendre la méfiance, d'où la mise en tutelle de celui-ci par un homme de confiance.

Avec ces auteurs, le livre maritime de la première moitié du XVII^{ème} siècle continue à évoluer : les Dieppois contribuent beaucoup à remplacer les récits de “ voyages ” par de véritables “ traités ”. Ils oublient la narration pour rédiger des “ Éléments de pilotage ”, un “ Art de naviguer ” ou mieux des “ Tables pour enseigner ”. Avec ces érudits, la marine de Richelieu s'éloigne de l'apprentissage familial, oral, quasi artisanal pour devenir un métier qu'il faudra dorénavant apprendre. Les “ Tables pour enseigner ” de Le Telier se situent chronologiquement à mi-parcours entre les Seize gentilshommes créés en 1627 et les gardes de la marine que créera Colbert en 1669.

Néanmoins, la plupart des capitaines, dieppois (les Bontemps, les Duquesne, les Daniel, les Montigny) ou non, sont encore trop proches de l'aventurier hérité du XVI^{ème} siècle pour que Richelieu puisse leur confier deux des postes clefs de la marine : le commandement général des escadres, d'une part, la gestion et l'administration des ports et arsenaux d'autre part.

Dans ces conditions, Dieppe se présente encore comme l'un des meilleurs viviers de cadres possibles pour peupler la marine du Roi. Les Dieppois sont français et inspirent davantage confiance qu'un Giron, Dunkerquois espagnol. Ils

Éléments sous droits c

ont en outre deux autres avantages : l'expérience nautique et la culture livresque. Ils font partie au XVII^{ème} siècle des marins qui ont le plus publié et publient le plus : narrations de voyages, cartes, rapports sur des questions scientifiques telles que des tentatives de calcul de la longitude. De nombreux prêtres et pilotes d'Arqués et de Dieppe font de ce port un véritable foyer de culture maritime.

L'abbé Pierre Desceliers, "né à Dieppe, habitué à Arques", a laissé deux portulans datés de 1550 et 1553. Vallard, cosmographe à Dieppe y a laissé des cartes dessinées par lui en 1547. Jacques de Vaulx de Claye, pilote, né à Dieppe, a dressé en 1579 un plan de Rio de Janeiro puis écrit des *Éléments de pilotage*. Sous Richelieu, Guillaume Le Vasseur, de Dieppe, mort à Rouen avant 1643, écrit un *Traité de Géodographie ou art de naviguer*. En 1639 et 1649, Jean Le Telier, encore natif de Dieppe, y publie deux ouvrages. Il intitule le premier : *Le vrai moyen de trouver la variation de l'aymant par la table des amplitudes, avec une observation sur le Bussolle au lever ou au coucher du soleil*, ouvrage in-4°. Et en 1649, un autre in-4° est intitulé par lui : *Voyage fait aux Indes orientales réduit... en tables pour enseigner à trouver la variation de l'ayman, la longitude es dites Indes et en quelques autres endroits du monde aussi assurément comme on fait la latitude par la hauteur du soleil et des étoiles*.

Si la formation d'officiers de vaisseau n'est pas encore rendue possible dans le cadre d'une scolarisation étatique, il ne reste à Richelieu qu'une solution : puiser chez les gens de mer les capitaines de la marine du Roi. Il envisage de recruter par exemple Féraut qui a passé quatorze ans, " les meilleures années de son âge au service du roi d'Espagne et d'autres princes étrangers " ⁹⁶, ou en 1634, un Espagnol, le capitaine Giron, dunkerquois, " homme de fortune déterminé dans la piraterie ", marié en Normandie à une " dame de qualité ". Mais ces hommes sont des marins dans le style d'Abraham Duquesne le fils, lequel pointe son canon sur d'honnêtes marchands rouennais qu'il est censé protéger. Giron, pendant quatre ans sept mois (1618-1622), à bord du *Zélandia*, corsaire de Flessingue de plus de 1 000 tonneaux, a écumé les mers de Chine jusqu'au Japon, a raflé les jonques d'Orient, mis à sac des comptoirs portugais, a capturé à Macao une caraque de la taille du *Zélandia* et ramené de ce voyage plus de 2 200 000 livres ⁹⁷. Ce type d'individu ne peut se discipliner. Capitaine de la marine de Louis XIII pendant six ans (1634-1640), il met son état à profit pour devenir la terreur des marchands de Normandie et accueille les officiers de l'amirauté d'Honfleur l'épée à la main ⁹⁸. En 1643, il n'est plus au service du Roi et le parlement de Rouen rend un arrêt le 25 septembre qui essaie de lui interdire d'armer ses propres bâtiments honfleurais, deux navires de guerre et deux frégates, car il désire courir sus au commerce ⁹⁹.

Ces capitaines, Richelieu les souhaite avant tout “ marins d’expérience ”⁹⁵. Sa

Éléments sous droits

“ recherche... (se porte sur) les plus rares hommes de marine, français de nation ou étrangers ”, car les Hollandais comme Evertsen ont été à la hauteur de leur réputation dans les affaires de La Rochelle en 1621-1628. Pour attirer au service, les marins compétents, il leur propose 1 500 livres annuelles ce qu’il estime être de “ gros appointements ”. En 1640/41, lorsque la marine commencera à se rôder et à mieux entrer dans les mœurs, leurs appointements seront plus diversifiés et fonction de leur ancienneté, principe que reprendra Colbert : 1 500 livres pour les capitaines expérimentés, 1 000 pour les capitaines plus jeunes et 300 pour les nouveaux.

Les moyens de recruter de bons officiers de la marine sont alors très limités. Les seize gentilshommes créés en 1627 ne sont qu’une ébauche d’école navale et ils ne peuvent pas fournir de capitaines d’ici une dizaine d’années au moins. Ils appartiennent à la maison du Grand-Maître, comme ses médecins, apothicaires et gardes. Instruits à la Cour “ dans l’art de la navigation ” par des maîtres entretenus, ils vont être plus des théoriciens que des praticiens. Du moins, on peut le supposer car les sources qui témoignent de l’existence de cette première école navale sont d’une très grande pauvreté. Le nom, les études et les résultats de ces jeunes gens demeurent totalement inconnus.

En 1626, l'année où Abraham Duquesne le Vieux est fait capitaine de la marine, Richelieu en nomme 37. Avec une partie de ceux de 1605, nommés sous Henri IV, et quelques-uns de ceux de 1619, nommés sous Montmorency, Richelieu parvient à avoir 80 capitaines, 40 capitaines en premier à 1 500 livres annuelles, et 40 capitaines en second à 400 livres seulement. Ces derniers assistent les premiers qui reçoivent le commandement des vaisseaux. Quarante vaisseaux, c'est l'objectif que Richelieu s'est fixé pour le Ponant, avec une quarantaine de galères en Levant. Ces capitaines de la marine, " entretenus " par le Roi (d'abord à la mer seulement puis à terre aussi par la suite), il fallait que le Roi les recense. Aussi, dès le 17 août 1624, l'Amiral de Montmorency avait-il décidé d'astreindre à un recensement annuel, capitaines, maîtres et pilotes en état de servir, mais pas les matelots. Ces derniers sont alors recrutés au moyen de la presse jusqu'à Colbert dont le système des classes sera l'aïeul de l'inscription maritime. Les vaisseaux du Roi n'avaient simplement qu'une sorte de priorité sur les bâtiments de commerce : les ordonnances du 2 juin 1640, 23 décembre 1641, 13 janvier 1643 rappellent que les vaisseaux de commerce ne peuvent quitter les ports qu'une fois que les équipages sont au complet sur les bâtiments du Roi⁹⁴.

Année	Nombre d'hommes faits capitaines de la marine
1605	68 : promotion Henri IV
1619	66 : promotion Montmorency
1626	37 : promotion Richelieu
1634	45 :
1640	10 :
1643	47 : promotion Mazarin
1645	10 :
1646	8 :
1662	21 : promotion Beaufort

prévu que les trois chefs d'escadre commanderaient, à tour de rôle, chacun une semaine, en arborant, à tour de rôle le pavillon amiral⁹³.

h) Les capitaines de la marine : 1626-1669

Ce sont les rouages essentiels de la flotte car ils sont destinés à commander chacune des unités de combat. Les plus anciens états de la marine permettent de connaître leurs noms en 1566 et 1586-1587. Ensuite, les listes conservées montrent qu'il y a eu neuf promotions de capitaines de vaisseau entre 1605 et 1662, mais aucune de 1646 à 1662.

g) Les chefs d'escadre en titre de province : 1626-1669

Le titre fut créé en 1627. Richelieu en nomma trois : le chef d'escadre de Normandie (le commandeur de Rhodes) ; le chef d'escadre de Bretagne (Isaac de Launay-Razilly), le chef d'escadre de Guyenne (Théodore de Martin, auteur de la plupart des règlements qui vont régir la marine du Ponant). Ces trois officiers généraux, tirés de l'ordre de Malte et des capitaines expérimentés, sont mis en résidence au Havre, à Brest et à Brouage. Ils y partagent l'autorité avec trois commissaires généraux de la marine. La charge de chef d'escadre de Provence est créée en 1635.

Entre 1627 et 1635 apparaissent donc quatre dignités d'officiers généraux qui reproduisent les titulatures des amirautés qui viennent à peine de disparaître (Amirauté de France, dite aussi de Normandie, Amirautés de Bretagne, de Guyenne, de Provence) ce qui montre combien la marine éprouve des difficultés à se détacher de tout ce qui évoque à la fois la terre et les vestiges de l'ancienne féodalité. Ces titres sont comme un témoignage de continentalité de cette marine naissante. Tout le XVII^{ème} siècle créera des "chefs d'escadre en titre de province" (de Poitou-Saintonge, de Picardie, de Languedoc, d'Aunis, de Flandre ou de Dunkerque, titre et charge donnés à Duquesne en 1647). La marine devra attendre 1701 pour avoir un chef d'escadre "hors royaume" : chef d'escadre de l'Amérique (titre qui sera celui de Duguay-Trouin en 1715). Ce n'est qu'à partir de 1728 que les chefs d'escadre seront "chefs d'escadre des armées navales", et non plus de telle ou telle province. Il en est de même pour les vice-amiraux qui n'existent pas de 1626 à 1669 et qui seront vice-amiraux du Levant et du Ponant de 1669 à 1778. La marine devra attendre 1778 pour avoir un "vice-amiral ès mers d'Asie et d'Amérique" (d'Estaing), 1783 pour en avoir un des "mers de l'Inde" (Suffren). Par leurs seules terminologies, ces charges, emplois et dignités témoignent combien l'esprit français, a eu du mal à se détacher du rivage.

Ces chefs d'escadre sont les seuls officiers généraux de la marine de Richelieu. Ils sont chargés à la mer, des combats, à terre, de la défense des côtes. Ils touchent 2 000 livres d'appointements annuels. Jusqu'à Mazarin, il n'y a pas de lieutenants généraux des armées navales créés en 1652. Ces chefs d'escadre, comme les lieutenants généraux des armées navales (à partir de Mazarin), et les vice-amiraux de Ponant ou de Levant (à partir de Colbert) sont "pourvus", par les Grands-Maîtres, puis à partir de 1669, par le Roi, alors que les capitaines de la marine sont "commis" par le pouvoir. Aucun des trois chefs d'escadre n'a l'autorité sur les deux autres en cas de jonction des flottes de Bretagne, de Guyenne et de Normandie, ce qui montre combien Richelieu éprouva de difficultés à structurer et à hiérarchiser la marine. En cas de jonction, il est

f) Les lieutenants généraux du Grand-Maître : 1626-1642

Ce sont huit officiers, créés en 1627, installés par Richelieu en Normandie, Picardie, Bretagne, Languedoc, Guyenne et Provence. Seules ces six lieutenances furent pourvues, les deux dernières, Poitou, Aunis-Saintonge, étaient toujours vacantes en 1641.

Ils sont chargés de veiller à la bonne exécution des ordonnances sur la marine dans les provinces littorales. Ils y ont inspection sur l'ensemble des officiers. Ils perçoivent 1 500 livres annuelles. Leur tâche est administrative et ne s'apparente absolument pas à celle des lieutenants généraux des armées navales louis-quatorziens, chargés eux d'amener les flottes au combat et dont le premier sera le commandeur François de Nuchèze, fait lieutenant général des armées navales le 1^{er} octobre 1652 pour le Ponant. Le second lieutenant général, pour les mers du Levant, sera le chevalier Paul, nommé le 10 mars 1654.

Richelieu a donc confié ces fonctions à des robins dont la formation initiale est celle de juristes : l'un d'eux est un beau-frère de l'humaniste provençal Peiresc : Henri de Séguiran, seigneur de Bouc, premier président en la cour des comptes, aides et finances de Provence, connu pour sa mission le long des côtes méditerranéennes (11 janvier-17 mars 1633). Le lieutenant général du Grand-Maître en Normandie, Nicolas Langlois de Motteville, président aux comptes à Rouen, avait fait pareille mission en sa province en 1627. En Ponant, Louis Le Roux, seigneur d'Infreville et de Saint-Aubin d'Escroville fit une visite analogue en 1629, renouvelée en 1639 (entre Calais et Cherbourg), et fut promu commissaire général de marine, puis intendant des armées navales avant de poursuivre une brillante carrière d'officier de plume sous Colbert. Les

Éléments sous droits.

lieutenants généraux du Grand-Maître n'ont joué un rôle important que jusqu'à la mort de Richelieu en 1642.

e) *L'intendant général de la navigation et commerce de France : 1627-1661*

Le premier intendant de marine semble être apparu en l'Amirauté de Guyenne où le dernier Coligny, Amiral en cette province, en créa un le 20 septembre

Éléments sous droits ©

1607⁹¹. Sous Richelieu, l'intendant général est la troisième personne de la marine après le Grand-Maître et le Secrétaire général. Ses appointements sont de 6 000 livres annuelles de 1627 à 1640, puis de 12 000 de 1640 à 1661. En 1632, Richelieu confie cet emploi à son oncle, Amador de La Porte (demi-frère de sa mère, Suzanne de La Porte). Chevalier de Malte, il y a fait ses caravanes et a détruit en 1605 au combat de Skiathos douze navires turcs. Commandeur, il est devenu bailli de Morée puis Grand-Prieur de Champagne puis de France. En 1642, à la mort de Richelieu, le commandeur de La Porte récupère son gouvernement du Havre. Mais, âgé de 77 ans, il se démet de ses charges le 3 mai 1644 et meurt à l'hôtel du Temple à Paris le 31 octobre suivant. La Gazette du 5 novembre fait son éloge. Il eut pour successeurs : de 1644 à 1645 Nicolas Rouault de Gamaches, puis Louis de Foucauld de Saint-Germain, comte de Daugnon, passé à la Fronde en 1651 et devenu ensuite maréchal de France⁹².

Sous Richelieu, le titre d'intendant ne fut porté que par un autre personnage, le sieur Leumont, secrétaire du Roi, nommé en 1642 intendant des îles d'Amérique.

déjà à la fin du XVI^{ème} siècle⁸⁸. Créé en 1626 sous le nom de secrétaire général de la marine aux appointements de 15 000 livres annuelles, il est également appelé jusqu'en 1642 Secrétaire général des commandements de M. le duc de Richelieu. En 1669, il redevient Secrétaire général de l'Amirauté. L'un d'eux, Julius de Loynes (1653), secrétaire général de la marine de 1637 à 1648 est l'un des proches de Richelieu dont il fut un des commis.

Le secrétaire général a pour mission d'établir les congés délivrés par le Grand-Maître, de faire enregistrer les édits du Roi en matière maritime, d'établir des officiers de marine dans les ports, " d'oster les volleries de la marine ". Il nomme un gardien des archives. L'un d'eux, Antoine Bérard profita de son emploi pour établir de faux congés de navigation et des passeports. Néanmoins le Roi lui accorda des " lettres de pardon " en 1640⁸⁹. Le Secrétaire général, nommé par le Grand-Maître est révocable par lui.

Le poste de secrétaire général des galères ne semble lui, avoir été créé qu'en 1646 pour Des Marest de Saint-Sorlin, poète et écrivain. Saint-Sorlin (1595-1676), protégé de Richelieu, auteur de romans, d'œuvres dramatiques et de comédies deviendra chancelier de l'Académie française et déclenchera en 1670 la " querelle des Anciens et des Modernes ".

d) Les conseillers de marine

Institué le 6 janvier 1624 par l'Amiral de Montmorency, le conseil de marine est à la fois commission extraordinaire du Conseil d'État et conseil privé du Grand-Maître. Il est consulté sur les affaires litigieuses, les vacances d'offices à pourvoir, la perception de certains droits et surtout pour la délicate question des " prises, bris et naufrages ". Sa réunion, hebdomadaire, débouche sur la rédaction d'un rapport soumis au Grand-Maître. En 1624, il fut composé du Surintendant des finances (le marquis de La Vieuville), de deux conseillers d'État (MM. de Buisseaux et de Préaux), d'un Secrétaire d'État et il recevait les avis de six anciens capitaines de vaisseau. Ce conseil avait pour principal devoir la vérification des procédures dépendant des différents degrés de juridiction : sièges particuliers de l'Amirauté (= Grande-Maîtrise), siège général de l'Amirauté (ou Table de marbre, à Paris), parlements enfin qui n'avaient pas à connaître des prises " en première instance ", ce qui fut notifié au parlement de Rouen par arrêt du Conseil du 10 mars 1607⁹⁰.

noblesse le louable désir de s'intéresser à la mer et non plus seulement aux charges maritimes. Même si Beaufort demeure un " grand " agité, un prince frondeur présent dans la conspiration de Cinq-Mars, la cabale des Importants, ou la Fronde des Princes, il tient un rôle effectif à la mer que n'avaient pas les Amiraux de France témoins des guerres de Religion ou des troubles de la Ligue.

b) Les secrétaires d'État chargés de la marine : 1626-1669

Jusqu'en 1626, l'Amiral de France gère le budget de la marine. À partir de 1626, le Grand-Maître ne veut avoir pratiquement aucun contact avec l'argent. Richelieu, lorsqu'il accède à cette charge voit une véritable campagne orchestrée contre lui. Les " grands " (Vendôme, Guise, Gondi) lui reprochent de cumuler charges et gouvernements maritimes pour contribuer à son seul enrichissement personnel. Richelieu s'en défend en prouvant que " Le Havre ne vaut pas un sol de revenu ". Quant à la Grande-Maîtrise le cardinal a voulu — contre l'avis du Roi - qu'il s'agisse d'une charge " sans gages ", à la différence de l'Amirauté. Ceci le met au-dessus de tout soupçon de prévarication⁸⁶. Ceci en outre veut peut-être montrer que le premier officier de la marine du Roi ne travaille que pour la gloire du Roi et de l'État, et non pour de l'argent ce qui veut peut-être renforcer l'aspect militaire du nouveau corps.

Aussi, à la veille de faire créer la Grande-Maîtrise par Louis XIII (juillet 1626), Richelieu a-t-il placé le 11 mars 1626 la marine du Levant sous la tutelle du secrétaire d'État à la Guerre, celle du Ponant sous celle du secrétaire d'État aux Affaires Étrangères. Ainsi ce sont deux des quatre secrétaires d'État qui sont financièrement chargés non pas de " la " marine mais " des " marines de Levant et de Ponant jusqu'à Colbert.

Cet éclatement de la marine en deux secteurs géographiques (Levant, Méditerranée ; Ponant, Atlantique, Manche, Mer du Nord) est l'une des limites de la centralisation cardinalice. La marine du XVII^{ème} siècle reste prisonnière de son schéma bicéphale : galères levantines/vaisseaux ponantais et elle ne peut encore réaliser une fusion plus avancée des structures. La gestion demeure territoriale jusqu'à ce que Colbert la remplace par une gestion spécifique, par bureaux (classes, colonies, archives). L'organisation des années 1626-1669 est le témoignage d'une période de transition. La marine royale se dégage de structures archaïques de type féodal (Amirautés en titre de provinces) et s'achemine vers la modernité colbertienne.

c) Le Secrétaire général de la marine : 1626-1669

En dessous du Grand-Maître, sert un secrétaire général de la marine aidé de deux commis⁸⁷. Il est l'héritier de l'ancien secrétaire de l'Amirauté qui existait

condoléances pour la mort de son beau-père, M. Charron. En retour, Colbert confie des escadres au prince. Le 29 avril 1666, Beaufort quitte Toulon avec 32 vaisseaux, 8 brûlots, 1182 canons, 10 464 hommes. À Lisbonne, il préside au débarquement de la duchesse de Nemours qui vient épouser Alphonse VI de Portugal. Elle y entre le 2 août, convoyée par Duquesne depuis La Rochelle. Beaufort vient de chasser du Tage (en juin) une flotte espagnole qui espérait s'emparer de la princesse. Beaufort a ensuite mission de se joindre à la flotte de Ruyter, allié du Roi, afin de combattre les Anglais. Le 23 septembre 1666, avec ses 47 vaisseaux et 14 brûlots, il apprend que Ruyter, seul, a déjà livré trois combats aux Anglais (les 11-14 juin ; 4 août et 11 septembre). Beaufort " mort de tristesse " de n'avoir pu rallier à temps Ruyter en Zélande, rentre à Brest, sur ordre du Roi. Quatorze de ses vaisseaux se séparent de lui par gros temps et livrent différents combats aux Anglais, tous très honorables. En 1667, Ruyter retourne à la mer, mais la jonction Beaufort-Ruyter ne s'opère toujours pas. Le 29 mai 1668, Beaufort quitte Brest avec 10 vaisseaux et 14 brûlots. Il croise devant La Corogne et installe une croisière de blocus aux îles Bayona de Mior. Mais le 3 juin, la paix d'Aix-la-Chapelle étant signée, le Roi lui ordonne de ramener l'escadre.

C'est surtout en 1669 que Beaufort s'illustre néanmoins sur mer. Avec 41 bâtiments et 7 000 hommes, il quitte Toulon pour secourir l'île de Candie où les Vénitiens sont assiégés depuis huit ans par 60 000 Turcs et disparaît. Le commandeur Rospigliosi et le duc de Navailles, commandant les troupes françaises à Candie offrent de l'argent pour retrouver son corps, en vain. Sans doute décapité, sa tête dut être empalée sur un pieu devant la tente du vizir. Certains le prétendirent caché à Candie dans un couvent. D'autres voyant dans Marchiali l'anagramme de " Hic Amiral " prétendirent qu'il était le Masque de Fer.

Beaufort à Djilelli, à La Goulette, à Cherchell, à Lisbonne, à Candie témoigne comme Maillé-Brézé à Cadix, Barcelone, Carthagène, Rosas de la première attraction des " grands " pour un service de mer réel. A la différence des Amiraux de France Coligny ou Joyeuse qui combattaient à terre à Moncontour ou à Coutras, les Grands-Maîtres Brézé et Beaufort n'hésitent pas à trouver glorieusement la mort au cours d'expéditions maritimes dans les présides de Toscane en 1646 ou à Candie en 1669. Entre Moncontour en 1569 et Candie en 1669, le chef de la marine française s'est " amariné ".

Neveu de Richelieu ou petit-fils d'Henri IV, le Grand-Maître du XVII^{ème} siècle est avant tout un soldat qui apprend le métier de marin par l'exemple et par tradition orale : Brézé écoute Forbin à Marseille, Beaufort écoute Duquesne et Nuchèze à Brest, Paul à Toulon. À partir de Richelieu existe dans la très haute

bataille d'Avein. En 1636, il est à la prise de Corbie, en 1639 au siège de Hesdin, en 1640 à celui d'Arras. Compromis dans la conspiration de Cinq-Mars en 1642, il se réfugie en Angleterre. La mort de Richelieu lui permet de rentrer en France. Il devient l'un des chefs de la cabale des Importants, dès 1643. Arrêté, enfermé à Vincennes, il s'en évade en 1648 à la faveur de la Fronde (1648-1652) et prend le commandement des troupes du cardinal de Retz. Il se joint au prince de Conti, aux ducs de Longueville, d'Elbeuf, de Bouillon, au maréchal de La Mothe. Condé le fait gouverneur de Paris. Installé rue Quincampoix et marguillier de Saint-Nicolas-des-champs, il devient l'idole du peuple, d'où son surnom de " Roi des Halles ". En 1652, lieutenant de Condé avec son beau-frère le duc de Nemours (époux de M^{elle} de Vendôme), il tue ce dernier en duel d'un coup de pistolet derrière l'hôtel de Vendôme. En 1653, il fait sa soumission au Roi.

Dès le 12 mai 1650, Beaufort est survivancier de son père Vendôme dans sa charge de Grand-Maître. En 1661, Vendôme demande au commandeur de Nuchèze de bien vouloir l'" amariner " puisqu'il est destiné à lui succéder. Dès 1662, Beaufort est à Brest pour y apprendre le métier, auprès de Duquesne notamment. La même année il sert à Brouage. En 1664, il est à Toulon, auprès du chevalier Paul.

Beaufort, après les égarements de sa jeunesse, rachète entre 1664 et 1665 sa conduite passée. Le 23 juillet 1664, il combat les Barbaresques à la tête d'une escadre sur la côte algérienne, à Djilelli. Son filleul Châteaurenault est à ses côtés. La bataille est dure et on accuse les Maures d'avoir dévoré certains jeunes gens. Beaufort regagne Toulon et laisse à Djilelli 400 survivants qui ne pourront s'y maintenir.

Le 2 mars 1665, avec 9 vaisseaux de Toulon, dont le *Merçœur* et la *Royale* qu'il monte, Beaufort combat et tue sous les forts de La Goulette Barbier-Rassam, Amiral d'Alger, renégat portugais. Il lui brûle son vaisseau amiral chargé de 700 hommes. Il lui coule le meilleur voilier d'Alger, commandé par Pede di Gallo, renégat italien, avec ses 80 000 livres de marchandises et une frégate. Le 24 août 1665, avec huit bâtiments dont le *Saint-Philippe* qu'il monte, il prend aux Algériens à la vue de Cherchell, trois vaisseaux. La même année, le 22 octobre, il perd son père et devient Grand-Maître " en pied ".

Lors de son accès à cette charge, Beaufort est relativement conforme à son état. Djilelli en 1664, La Goulette en 1665, Cherchell la même année lui ont valu successivement des éloges dans la Gazette de France, des félicitations de Michel Le Tellier et la confiance de Colbert qui le fait Généralissime des armées navales du Roi lorsque s'ouvre à nouveau contre l'Espagne, six ans après la paix des Pyrénées (1659), la guerre de Dévolution dite aussi des Droits de la Reine (1665-1668). Dès 1665, Beaufort et Colbert entretiennent d'excellentes relations privées. En 1665, le premier félicite le second pour son accession au Contrôle général et son admission dans l'ordre du Saint-Esprit ; en 1669, il lui adresse des

réfugier à Majorque. Ce succès permet la prise de Perpignan, de Salces, et la conquête du Roussillon. Il désarme à Toulon le 27 octobre. Le 4 décembre, Richelieu meurt. Le 5, il lui succède dans la Grande-Maîtrise dont il avait obtenu la survivance dès 1636. Mais ce n'est que le 16 juillet 1643 que le Parlement accepte d'enregistrer ses lettres patentes après sept mois d'hésitation. Cet enregistrement fut en grande partie favorisé par l'appui que Condé, vainqueur de Rocroi le 19 mai 1643, accorda à son beau-frère Brézé dans ces circonstances. Brézé hérite aussi de ses gouvernements de Brouage, La Rochelle, pays d'Aunis et îles adjacentes (Ré, Oléron). Le 12, il doit céder le Généralat des galères au duc de Richelieu (1629-1715), fils de Pont-Courlay. En 1644, le jeune duc de Richelieu joint au Généralat des galères le gouvernement du Havre à la mort de son arrière-grand-oncle, le commandeur de La Porte.

Marquis de Brézé en Anjou, à cinq lieues de Saumur, marquis de Graville, duc de Caumont et de Brézé, Brézé est reçu au Parlement duc de Fronsac et pair de France le 30 avril 1643. En juillet, il arme une escadre à Toulon. Il y contracte un emprunt pour payer les ouvriers procédant à cet armement, ce que n'aurait pas pu faire un général de moins bonne "naissance", son nom seul étant garant du remboursement des sommes prêtées. Début août, il appareille avec 37 voiles, vaisseaux, galères et brûlots. Le 9 août, devant Barcelone, il livre un premier combat qui empêche les Espagnols de ravitailler Rosas. Mazarin le félicite. Le 19, il quitte Barcelone avec 20 vaisseaux, 2 frégates et 12 brûlots. Le 4 septembre, il remporte la victoire de Carthagène. Les Espagnols s'y retirent après avoir perdu 3 000 hommes et plusieurs bâtiments. Le Roi fit graver une médaille en souvenir de l'exploit. En 1644, il fait par mer le siège de Tarragone, en vain. En 1645, avec 24 vaisseaux, 19 brûlots, 15 barques, 14 galères, il assure le blocus de Rosas qui capitule le 29 mai.

Après ces quatre victoires en Espagne, Cadix en 1640, Barcelone en 1642, Carthagène en 1643, Rosas en 1645, Brézé cherche à chasser les Espagnols des présides de Toscane en 1646. Le 26 avril, il appareille de Toulon avec 16 vaisseaux, 20 galères, 8 brûlots, 4 flûtes, 68 barques ou tartanes, 5 000 fantassins, 500 cavaliers. Le 9 mai, il occupe le port de Talamone et la Tour des Salines puis s'empare du port de San-Stefano. Il met le siège devant Orbitello dans les Maremmes de Toscane. Mais l'Amiral espagnol don Francisco Diaz Pimienta vient au secours de la place avec 22 vaisseaux, et 30 galères. Au cours du combat du 14 juin 1646, Brézé, à bord du *Saint-Louis*, a la tête emportée par un boulet.

Comme Brézé, Beaufort est à la fois un homme de cour et un soldat. François de Bourbon-Vendôme, duc de Beaufort (1616-1669), prince de Martigues, est le petit-fils de Gabrielle d'Estrées créée duchesse de Beaufort en 1557. Comme Brézé, il sert d'abord par terre ce qui restera comme une constante dans la plupart des carrières des marins d'avant 1669 au moins. En 1630, il est en Savoie dans le cadre de la guerre de Trente Ans (1618-1648). En 1635, il se distingue à la

Dès 1652, Vendôme a conscience de ses lacunes dans le domaine maritime. Devant intervenir dans la bataille navale qui sera livrée au Pertuis d'Antioche le 9 août 1652, il écrit à Dumé, l'un des meilleurs marins de la flotte royale : " Je recevrais vos instructions et leçons avec joie ". Vendôme est l'un des premiers responsables de la marine à employer le mot de " leçons " regardant celles-ci comme une nécessité dans la formation de l'officier de vaisseau.

Maillé-Brézé et Beaufort, eux, ont cherché à devenir de vrais marins. Jean-Armand de Maillé (1619-1646) est fils d'un maréchal de France, gouverneur de Calais en 1632 et d'une sœur de Richelieu. Colonel vers 1634, puis maître de camp d'infanterie, il a servi d'abord par terre contre les Espagnols dans le cadre de la guerre contre l'Espagne (1635-1659) et en 1638, il a participé à différents sièges en Picardie et en Flandre. En 1639, Richelieu se brouille avec son neveu Pont-Courlay, fils de son autre sœur ; il retire à celui-ci le Généralat des galères et le donne le 20 mars à Brézé, âgé de 20 ans. Il n'a encore aucune connaissance maritime. Mais à Marseille et Toulon lui est dispensée une formation rapide auprès du bailli de Forbin, lieutenant général des galères qui de 1635 à 1643 détient en fait la compétence dans ce domaine. En 1639, Brézé reçoit le commandement de l'armée navale de la Méditerranée, s'empare de Villafranca et s'assure de la neutralité de Gênes ; en 1640, celui de la flotte du Ponant : 21 vaisseaux, 9 brûlots. Avec elle, les 22 et 23 juillet 1640 il remporte la victoire de Cadix sur une flotte espagnole qu'il défait alors qu'elle partait au Mexique. En 1641, le Portugal s'étant révolté contre l'Espagne, il est dépêché à Lisbonne comme ambassadeur extraordinaire. En 1642, commandant l'escadre de la Méditerranée, il remporte les 30 juin et 1^{er} juillet 1642 la victoire de Barcelone avec 41 vaisseaux, dont 20 armés à Brest, 17 galères arrivées de Toulon et 13 brûlots. Il écrase les Espagnols qui venaient secourir Perpignan et qui doivent se

Grands-Maîtres de la Navigation : 1626-1669

RICHELIEU (1585-1642)	: 14 oct. 1626-4 déc. 1642.
MAILLÉ-BRÉZÉ (1619-1646), son neveu	: 5 déc. 1642-14 juin 1646.
ANNE D'AUTRICHE (1601-1666)	: 5 juil. 1646-12 mai 1650.
VENDÔME (César de) (1594-1665)	: 12 mai 1650-22 oct. 1665.
BEAUFORT (1616-1669), fils de Vendôme	: 22 oct. 1665-25 juin 1669.

Secrétaires d'État à la Guerre et marine du Levant

BEAUCLERC (Charles)	: de 1626 à sa mort en 1630.
SERVIEN (Abel)	: de 1630 à sa démission en 1636.
SUBLET (François)	: de 1636 à sa démission en 1643.
LE TELLIER (Michel)	: de 1643 à 1669.
LOUVOIS	: seconde son père ci-dessus de 1662 à 1669.

Éléments sous

Secrétaires d'État aux Affaires Étrangères et marine du Ponant

POTIER d'OCQUERRE (Nicolas)	: de 1626 à sa mort en 1628 au siège de La Rochelle.
BOUTHILLIER de CHAVIGNY (Léon)	: de 1628 à sa démission en 1643.
LOMÉNE de BRIENNE (Henri-Auguste)	: de 1643 à sa démission en 1663.
LIONNE (Hugues de)	: de 1663 à sa démission en 1669.

Secrétaires généraux de la marine : 1626-1669

MAUVOY (Martin de)	: 1626- 1 ^{er} juillet 1637, relevé à Rueil à cause de son grand âge.
LOYNES (Julius de)	: 1 ^{er} juillet 1637-1648.
CHAPPELAIN (César)	: 1648-révoqué le 31 octobre 1658.
MATHAREL (Louis)	: 31 octobre 1658-1671.

A. La hiérarchie

a) *Le Grand-Maître : 1626-1669*

De 1626 à 1669 le Grand-Maître, Chef et Surintendant général de la Navigation et Commerce de France remplace l'Amiral de France, disparu en 1626 avec la démission forcée de Montmorency. Cinq grands personnages se succèdent en cet office : Richelieu, son neveu Maillé-Brézé, la reine Anne d'Autriche, le duc de Vendôme et enfin son fils le duc de Beaufort.

Le Grand-Maître est une sorte d'Amiral de France qui aurait étendu les droits et devoirs de sa charge des côtes primitives de Normandie et de Picardie jusqu'à celles de Guyenne dès 1613, de Bretagne dès 1626/1631, de Provence à partir de 1629/1632. Comme l'Amiral, il choisit les officiers qui sont ensuite

Éléments sous droit

“ commissionnés ” et “ entretenus ” par le Roi. Il faut attendre 1669 pour que ce soit le Roi qui nomme lui même la totalité des officiers de vaisseau. Les Grands-Maîtres ne sont donc qu'une étape dans la voie de l'absolutisme monarchique.

Parmi eux, Richelieu, Anne d'Autriche, Vendôme n'ont reçu aucune formation spécifique pour remplir leur office. Richelieu l'a occupé seize ans, jusqu'à sa mort en 1642, pour des raisons tant de politique intérieure (par désir de centralisation étatique), que de politique extérieure (la guerre survenant avec l'Espagne, puissance maritime, à partir de 1635 et jusqu'en 1659). En 1628 néanmoins, il est présent en personne au siège de La Rochelle. Anne d'Autriche a occupé l'emploi de 1646 à 1650 pour des raisons “ stratégiques ”. Son prédécesseur Maillé-Brézé est mort en 1646. Aussitôt la Grande-Maîtrise est revendiquée par trois personnages : le maréchal de Brézé, le duc d'Albert et surtout par le duc d'Enghien futur Grand Condé, père, neveu et beau-frère du défunt. Condé est marié à Clémence de Maillé-Brézé. La veille des troubles de la Fronde, Mazarin conseille à la Reine régente de conserver la charge pour elle et de ne pas la confier à l'un de ceux qui va justement en devenir l'un des chefs. Quant à Vendôme, frère de Louis XIII, il devient Grand-Maître le 12 mai 1650 lorsqu'Anne d'Autriche essaye de s'appuyer sur lui contre la Fronde bordelaise, du reste en partie battue le 27 décembre 1649 par la flotte royale aux ordres du comte de Daugnon, près de Lermont. Pour Vendôme, dépossédé de l'Amirauté de Bretagne de 1626 à 1642, l'octroi de la Grande-Maîtrise en 1650 constitue une magnifique revanche posthume sur le feu cardinal ! Néanmoins en 1650, l'Amirauté de Bretagne qu'il avait récupérée à sa mort lui échappe et une partie des revenus de celle-ci est affectée à son fils le duc de Beaufort à la demande de la province qui ne veut pas que la Grande-Maîtrise et l'Amirauté de Bretagne soient cumulées entre les mêmes mains.

De Richelieu à Colbert, la marine royale est régie par des structures qui transforment “ l'état ” de marin en “ profession ”. Le cardinal tente d'organiser dans le royaume ce métier nouveau qu'est celui d'officier de vaisseau. L'État se met à prendre en charge l'aventure maritime.

Il va s'efforcer de la canaliser au sein d'une hiérarchie dotée d'un statut devenu militaire, lequel donne naissance à un “ corps ” d'“ officiers entretenus ”. Appelé au XVIII^{ème} siècle “ le Grand-Corps ”, il comprend de 1626 à 1669 grades et dignités.

À sa tête il n'y a plus un Amiral de France mais un “ Grand-Maître, Chef et Surintendant général de la Navigation et Commerce de France ”. Il partage le pouvoir avec le secrétaire d'État à la Guerre dont relève la marine du Levant et le secrétaire d'État aux Affaires étrangères dont dépend celle du Ponant. Il est aidé dans ses fonctions par le “ secrétaire général de la marine ”, par un Conseil de marine et par un “ intendant général de la navigation et commerce de France ”. Dans les provinces maritimes, il est représenté par des “ lieutenants généraux ” créés en 1627 différents des “ lieutenants généraux des armées navales ” créés en 1652 seulement. Richelieu nomme en 1627 les trois premiers “ chefs d'escadre ”. Servent en dessous d'eux des “ capitaines entretenus ”. Provenant souvent de la marine de commerce, Richelieu les fait surveiller à la mer par des “ chefs des conseils du Roi en l'armée navale ”. Officiers de plume, officiers de port, officiers marinières complètent les cadres de la marine destinés à commander vaisseaux et escadres et à administrer ports et arsenaux. À la base du corps se trouvent les “ gardes du Grand-Maître ” qui de 1626 à 1669 constituent les lointains ancêtres des compagnies de gardes de la marine.

Chapitre quatrième

MARINE ET STRUCTURES : LES HOMMES (1626-1669)

- A. La hiérarchie**
 - B. Les officiers de port**
 - C. Les officiers de plume**
 - D. Les officiers marinières**
-

devenir des dynasties d'officiers entrent dans la marine dès 1626-1627 à cause de cet " entretinement ". Les Duquesne serviront sur les vaisseaux du Roi de 1626 à 1778 sans interruption.

À côté de ces Seize jeunes gentilshommes, Richelieu crée les Gardes du Cardinal, dès octobre 1626, appelés aussi les Gardes du Grand-Maître. Eux aussi reçoivent une pension : 324 livres annuelles. Gentilshommes et Gardes sont à l'origine des gardes de la marine que Colbert installera à Toulon et à Rochefort en 1669, puis à Toulon, Brest et Rochefort en 1683.

Pour créer ces trois embryons d'école navale sur les côtes du Levant et celles du Ponant, Colbert a eu besoin du long travail de centralisation opéré par le cardinal dans le domaine maritime. En 1626 alors que les Bretons foulaient aux pieds les " congés " de l'Amiral de France, alors que Guise menaçait de soulever la Provence, alors que la région de Rochefort (créé en 1666) n'était occupé que par la seigneurie protestante de la famille de Cheusses qui y avait son prêche, il était impensable que l'État puisse même envisager seulement l'idée d'instruire la jeunesse à Brest, Toulon ou La Rochelle, révoltées ou insoumises.

D. La première ébauche d'école navale : 1627

Écrivez sans date et

Jusqu'en 1627, la marine est un " état " d'aventurier. L'aventure ne se codifie pas. Elle ne s'enseigne pas. Elle ne s'apprend pas. Elle se vit. Il n'y a pas de cours pour la flibuste, la piraterie ou la course. Il n'y a qu'un apprentissage familial doublé d'une tradition orale. Or la fin du XVI^{ème} siècle et le début du XVII^{ème} ont progressivement changé les données. L'imprimerie a permis l'essor des ouvrages narrants des voyages, des récits, des explorations. Elle a permis l'impression de cartes, de portulans puis de traités à caractère technique. En 1632, Champlain publie son *Traité de la marine et d'un bon marinier*. En 1642, Martin, officier de la marine royale, rédige *Les ordres et règlements qui doivent être gardés dans les vaisseaux français*. Le Père Fournier fait éditer sa très célèbre *Hydrographie* en 1643. Cleirac, ancien marin, publie à Bordeaux en 1647 *Les Us et Coutumes de la mer*, après avoir déjà publié à Paris son *Explication des termes de marine*, in 8° dédié à Sourdis archevêque de Bordeaux. Or ce passage d'une marine orale à une marine écrite correspond à une seconde évolution : celle de la militarisation du marin dont " l'état " initial proche de celui du négociant devient " métier " militaire. Le capitaine au commerce s'achemine vers le statut d'officier des vaisseaux. Se transformant en armée, la marine exige des règlements, une hiérarchie, des édits, des ordonnances. Avec Richelieu, la centralisation qui s'opère donne naissance à de nouvelles structures étatiques. Le marin devenant officier exige une formation à l'image de celle des pages du Roi, des mousquetaires noirs, des mousquetaires gris ou des sous-lieutenants d'infanterie. A partir du moment où la marine devient " métier " elle exige un minimum d'instruction.

Le 28 janvier 1627, Richelieu crée cette première école navale : ce sont les " Seize jeunes gentilshommes ". Ce nom témoigne de la volonté que l'État a d'ennoblir l'état de marin initialement roturier. Ceux-ci sont destinés " à être instruits au fait de la marine et de la navigation ", et le cardinal décide de les confier à trois " maîtres entretenus ", rémunérés par le Roi. La marine toutefois ne risque toujours pas d'attirer en son sein les aînés de la noblesse nantie. C'est un état qui offre trop de contraintes, qui nécessite de servir loin du Roi qui n'embarque jamais, alors qu'il sert en personne aux armées. C'est une profession qui éloigne trop souvent et pendant trop longtemps de la Cour, source de toutes grâces. C'est un véritable sacerdoce qui impose trop de renoncements : la vie de société, la chasse, les femmes. Donc par nature la marine n'est susceptible que d'attirer soit des roturiers, soit des gentilshommes pauvres, des cadets de famille. Pour les attirer sur les vaisseaux du Roi malgré la hantise de l'eau, le mal de mer, les risques de naufrage et le scorbut, Richelieu décide de faire offrir par le Roi à chacun de ces jeunes gentilshommes, une pension annuelle de 400 livres. La marine essaye dès sa naissance de se rendre attractive par l'argent. Alors qu'il faut acheter une sous-lieutenance, dans la marine, non seulement il n'y a pas vénalité des emplois, mais encore il y a " entretien ". Plusieurs familles qui vont

En effet, en mars 1630, Richelieu profite d'une absence de Gondi pour demander au bailli de Forbin, lieutenant général des galères, d'adresser toute sa correspondance à Servien, secrétaire d'État chargé de la marine du Levant. Puis, en janvier 1635, le cardinal obtient du Roi l'autorisation de cumuler Grande-Maîtrise et Généralat. Philippe-Emmanuel de Gondi (1581-1662) ayant pris le chemin de l'Oratoire, son fils et survivancier Pierre (1602-1676) se démet du Généralat en faveur de Richelieu moyennant 500 000 livres pour l'achat de sa charge, plus 60 000 livres pour l'achat du marquisat des îles d'Or, c'est-à-dire des îles d'Hyères⁸². Le 2 février 1635, Richelieu délègue dans ces fonctions le fils de sa sœur, François de Vignerot, marquis du Pont de Courlay⁸³.

Ainsi entre 1626 et 1635, Richelieu a-t-il réussi à réunir entre ses seules mains les pouvoirs de l'ancien Amiral de France (supprimé en 1626), de l'ancien Amiral de Guyenne (disparu en 1613), de l'ancien Amiral de Bretagne (en sa qualité de gouverneur de la province à partir de 1631), de l'ancien Amiral du Levant (à partir de 1632), de l'ancien Général des galères (à partir de 1635), tout en devenant en outre gouverneur de Brouage (1626), du Havre (1626), de Brest⁸⁴, puis de Belle-Isle⁸⁵.

Grand-Maître en octobre 1626, Richelieu crée la première ébauche d'école navale dès le 26 janvier 1627.

Le Général des galères affectait de mépriser l'Amiral du Levant car les galères héritées de l'antiquité étaient plus anciennes que les vaisseaux ronds. En outre, les galères passaient pour n'avoir été que bâtiments de guerre alors que les vaisseaux ronds se dégageaient mal des navires de commerce. L'historiographie

Éléments sous droit

traditionnelle prétend que les capitaines des galères méprisaient les capitaines des vaisseaux de moins bonne naissance qu'eux. Les résultats d'une enquête menée conjointement sur ce thème dans le cadre du C.N.R.S. avec André Zysberg nous diront bientôt si ces a priori étaient ou non fondés en matière de "naissance". Il est vrai que les vaisseaux devaient "le salut aux galères"⁷⁹, que l'Amiral de Tende abattait son fanal devant la *Réale* du Grand-Prieur de Lorraine⁸⁰, que seul le Général des galères était salué à Marseille de salves d'artillerie par les bâtiments de la Religion⁸¹, indices qui sont autant de témoignages de la supériorité des galères sur les vaisseaux. De dépit Guise aurait volontiers provoqué Gondi en duel à différentes reprises s'il n'y avait eu Monsieur Vincent (1576-1660), futur Saint Vincent de Paul, pour apaiser entre eux des conflits sous-jacents. Prêtre, bachelier en théologie, prisonnier des Barbaresques en 1605-1607, cet ancien curé de Clichy (en 1611), a été du reste le précepteur des enfants d'Emmanuel de Gondi à partir de 1613. Aumônier réel des galères en 1619, c'est lui qui fait entrer le dernier Gondi Général des galères dans l'ordre des Pères Oratoriens, lorsque Richelieu aura privé celui-ci du Généralat en 1635.

d) Richelieu élimine Guise : 1632

Guise a été ménagé par Richelieu jusqu'en 1628 car le Roi avait besoin de lui pour lutter contre les Rochelais. Dès 1629, sentant la charge de son mari menacée, la duchesse de Guise essaie habilement de persuader Richelieu de lui donner 900 000 livres en échange du gouvernement et de l'Amirauté du Levant, puisque Montmorency avait obtenu 1 200 000 livres de celle de France. Richelieu refuse et persuade le Roi de " séparer la charge d'Amiral du Levant d'avec celle de gouverneur de Provence " et le prie d'" unir la dite charge d'Amiral à celle de Grand-Maître de la Navigation de France "77.

En juillet 1631, Richelieu prie le duc de Guise de se rendre à la Cour. Celui-ci, en résidence à Marseille, se méfie. Le maréchal de Vitry est en train de venir en Provence pour le remplacer et Gondi, Général des galères, se renforce à Marseille. En août, Guise quitte le port et se réfugie à Lorette, prétextant un pèlerinage. Il ne reviendra pas d'Italie du sud et prolongera son exil volontaire.

Dès 1632, une lettre de jussion prescrit au parlement d'Aix d'enregistrer les lettres patentes du Grand-Maître. Il s'exécute. La même année, Montmorency est décapité à Toulouse. Le 18 janvier 1633, Richelieu se fait reconnaître en l'Amirauté de Provence. Tout capitaine du Levant a alors ordre de prendre ses " congés " de lui sous peine de 500 livres d'amende.

e) Richelieu élimine Gondi : 1635

En Provence, malgré une foule de règlements⁷⁸, le Général des galères entretenait le plus souvent des rapports conflictuels avec l'Amiral du Levant ; tous deux résidaient à Marseille où ils se jalousaient. Les Gondi, Généraux des galères de 1573 à 1635, avec une courte interruption de 1574 à 1579, étaient devenus une sorte d'institution provençale. Le 6 mars 1617 encore, le comte de Joigny avait obtenu la survivance du Généralat pour son fils Pierre de Gondi.

c) Richelieu élimine Guiton : 1628

Face aux protestants, le cardinal pratique une politique d'annexions sur le littoral tout d'abord. Le pardon accordé aux Rochelais le 6 février 1626 ne peut être que provisoire. Le 17 août, le cardinal demande à Thimoléon d'Espinay de Saint-Luc, gouverneur de la catholique Brouage, de remettre ses gouvernements de Brouage, Ré, Oléron, Arvert, Marennes, Mornac, Royan à Marie de Médicis en échange de 50 000 écus et du bâton de maréchal de France. Le 4 février 1627, la Reine nomme Richelieu pour son lieutenant dans ces gouvernements et places⁷⁵.

Le 1^{er} décembre 1626, afin d'avoir un second port d'armement contre les Rochelais, Richelieu achète le gouvernement du Havre à Georges de Brancas-Villars. Il lui donne 300 000 livres de ses propres deniers et lui fait en outre remettre 45 000 livres par le Roi⁷⁶.

Tenant Brouage et Le Havre, Richelieu obtient de Louis XIII le 13 décembre 1626 une ordonnance royale réservant au Grand-Maître l'octroi des " congés ". Le 12 janvier 1627, maire et échevins de La Rochelle estiment cela " contraire à leurs privilèges et à l'un des articles de la paix ". Ils font alors appel à la flotte anglaise de George Villiers, duc de Buckingham. Le 27 juin, elle quitte l'Angleterre. Le 20 juillet, elle paraît devant l'île de Ré. Le 22, les Anglais y font leur descente. Le gouverneur de l'île les repousse. À ses côtés tombent M. de Montaigne, neveu de l'écrivain, et le baron de Chantal-Rabutin, père de M^{me} de Sévigné âgée de quelques mois. Le 27 juillet, les Anglais commencent le siège, avec blocus de l'île. En vain. Elle est ravitaillée les 8 et 9 octobre 1627. Le 8 novembre, les Anglais sont défaits. Depuis le 12 octobre, Louis XIII est devant La Rochelle. Le 17 novembre 1627, les Anglais lèvent l'ancre. Le 30 avril 1628, Guiton abandonne l'Amirauté des Rochelais pour devenir maire du port assiégé.

Éléments sous droits d'auteur

Le 18 mai, les Anglais de retour sont à nouveau défaits par la flotte de Guise. Le 28 octobre 1628, La Rochelle se rend, demande et obtient son pardon. L'ancien amiral des Rochelais, Guiton, est amnistié, le nouveau, Bragneau, et les capitaines rochelais, aussi. Seul, le contre-amiral Forant qui a essayé jusqu'au bout de faire passer des renforts aux Anglais est contraint de s'exiler en Caroline, colonie protestante depuis Coligny.

Les protestants réduits à l'obéissance, Richelieu se retourne contre ses alliés catholiques, Guise et Gondi.

b) Richelieu élimine Vendôme : 1626

En Bretagne, Vendôme a perdu son gouvernement le 23 juin 1626. Son

Éléments sous droits

successeur, le maréchal de Thémis meurt le 5 février 1627. Brissac le remplace de 1627 à 1631, toujours en qualité de simple gouverneur. En Bretagne, Richelieu n'exerce son pouvoir de Grand-Maître qu'avec beaucoup de fragilité. Les États de Bretagne et le parlement de Rennes n'ont accepté l'enregistrement de ses lettres de Grand-Maître par le Parlement qu'à titre provisoire et " par faveur personnalissime " se refusant à hypothéquer l'avenir. Richelieu ne fait progresser l'absolutisme étatique en Bretagne que pas à pas : le 16 janvier 1629 il interdit à Brissac de prendre connaissance des affaires maritimes⁷¹. Le 24 février, il essaie de modifier le droit de bris en Bretagne⁷². Le 21 avril, les États s'y opposent⁷³. Les Messieurs de Saint-Malo, les marins de Brest et de Saint-Nazaire, les Gondi de Belle-Isle restent vigilants. Le 16 septembre 1631, Richelieu prend les Bretons à leur propre piège. Le Roi le fait gouverneur de Bretagne⁷⁴. Pour un marin breton, le cardinal devient donc Amiral dans l'étendue de la province ! En 1640, il établit sept sièges d'Amirauté à Brest, Lannion, Nantes, Quimper, Saint-Brieuc, Saint-Malo, Vannes.



Le cardinal de Richelieu (1585-1642)
Paris, Musée de la Marine, ph. 36528.
Grand-maître, chef et surintendant général de la navigation et commerce de France
(1626-1642),
Richelieu créa les Seize gentilshommes et les gardes du Grand-maître (1626-1669),
premiers
ancêtres des gardes de la marine (1669-1786).

C. Richelieu et la centralisation : 1626-1635

En l'espace de dix ans, la marine royale devient une colossale entreprise d'État.

a) Richelieu élimine Montmorency : 1626

Une série d'édits en juillet, août et octobre 1626 supprime l'Amirauté de France. Le 18 novembre 1626 sont rédigés deux *Mémoires* : l'un " touchant la

Éléments sous droits

marine ", l'autre concernant le remplacement de l'Amirauté par une nouvelle charge, celle de Grand-Maître, Chef et Surintendant général de la Navigation et Commerce de France. Le 20, Montmorency donne sa démission de son Amirauté qui, depuis 1613 englobe aussi les côtes de Guyenne. Richelieu lui fait donner 1 200 000 livres par le Roi, dont 150 000 livres destinées à dédommager le marquis de Portes qui perd son emploi de vice-amiral général. Pendant cinq mois le Parlement hésite à enregistrer les provisions de Grand-Maître en faveur de Richelieu. Le 13 mars 1627 l'édit de création de la Grande-Maîtrise est enfin enregistré⁶⁹. Le 15, Richelieu devient " principal ministre "⁷⁰. Les " grands " craignent la concentration des pouvoirs dans les mains du cardinal. Prudent, il obtient de Louis XIII que la Grande-Maîtrise soit une charge " sans gages ". Il renonce donc aux 40 000 livres annuelles que touchait Montmorency en qualité d'Amiral de France et aux 24 000 livres qu'il percevait comme Amiral de Guyenne.

Montmorency fait rappeler par le Roi le 5 août 1624 tous les capitaines de la marine qui sont alors au service de l'étranger⁶⁸. Mais il n'a pas l'envergure d'un Richelieu. Malgré la paix de Montpellier signée avec les protestants le 18 octobre 1622, après la défaite de la flotte de Guiton face à l'Amiral de Guise, malgré la reddition rochelaise du 13 novembre 1622, le problème protestant perdure et Benjamin de Rohan-Soubise affirme sa maîtrise de la mer en 1625 en entrant le 11 juin dans la Gironde. Montmorency ne peut l'écraser les 15, 16 et 17 septembre 1625 qu'avec l'appui des Hollandais. Ceux-ci alliés de Louis XIII depuis décembre 1624, se séparant du Roi le 3 février 1626 après cette victoire, le Roi se retrouvant sans vaisseaux dut accorder son pardon aux Rochelais le 6 et ériger la terre de Soubise en duché-pairie en juillet 1626. L'automne 1626 constitue une période brève de relative accalmie et Richelieu en profite pour centraliser la marine royale par une série de mesures successives.

d) Montmorency face à une Amirauté rebelle : celle des Rochelais

Alors que Montmorency lutte contre des Amirautés héritées du XV^{ème} siècle, les Rochelais, marins calvinistes, s'insurgent jusqu'à fonder une Amirauté rebelle. Ces protestants sont des armateurs privés. Ils ont des compétences dans le domaine de la construction navale et de la navigation. Ils se nomment Guiton, Treillebois, Forant parmi beaucoup d'autres.

Jean Guiton appartient à une famille de notables rochelais. Les Guiton sont armateurs mais aussi échevins et maires de La Rochelle de père en fils. Le 5 juin 1621, l'assemblée générale des églises réformées de France réunies à La Rochelle crée l'Amirauté de La Rochelle et rédige un règlement provisoire pour cette Amirauté⁶⁵. Jean Guiton est nommé par ses pairs amiral de La Rochelle, le 18 août 1621. Théophile Vigier de Treillebois est nommé vice-amiral des Rochelais. Il est issu d'une famille protestante de l'île d'Arvert. Jacques Forant dit le Chevelu, originaire de l'île de Ré est fait contre-amiral et organise la flotte des rebelles avec l'aide de son frère Job Forant⁶⁶.

Cette première Amirauté rebelle entre 1621 et le siège de 1628 constitue pour l'État un énorme danger, car pour la première fois les marins " privés " qui ont

Éléments sous droits d'auteur

des bâtiments, des canons, et des compétences maritimes s'organisent sur le modèle de l'État pour mieux le combattre. Jean Guiton s'arroge le droit de délivrer passeports et " congés ". Il touche les droits de prise. Une commission de dix calvinistes, députés de l'assemblée des églises protestantes ou des échevins du port se substitue aux anciennes instances judiciaires de l'Amirauté de Guyenne. De même qu'Henri IV a militarisé les forces protestantes à l'époque de son avènement, les craintes des calvinistes entre 1621 et 1628 les poussent dans la voie d'une militarisation de leur " état " privé. Isaac Blandin, écuyer, sieur des Herbiers, conseiller du Roi, maire et capitaine de La Rochelle rédige le 3 novembre 1621 un *Règlement... pour obvier aux désordres, dissensions et insolences qui se pourraient commettre en l'armée navale*⁶⁷.

En 1626, la centralisation étatique est en butte à une triple menace :

- celle des Bretons catholiques qui soutiennent l'Amiral de Vendôme ;
- celle de l'Amiral-duc de Guise qui prétend avoir l'appui des Provençaux, des galères et de l'Espagne ;
- celle des protestants rochelais commandés par l'Amiral Guiton.

b) Montmorency contre les Coligny

En Guyenne, le conflit entre l'État et la province n'a pas l'acuité que lui

Éléments sous droit

donnent en Bretagne les particularismes locaux. Le 17 novembre 1613⁶², Montmorency demande à Gaspard de Coligny de lui céder son Amirauté. Coligny accepte. En revanche, Jaubert de Barrault, vice-amiral de Guyenne et de Poitou nommé par Coligny ne veut pas se démettre de sa vice-amirauté. Montmorency l'ignore et nomme le marquis de Portes vice-amiral général ayant compétence sur les côtes de Normandie et de Picardie qui sont du ressort de l'Amirauté de France, mais aussi sur les côtes de Guyenne à présent réunies à celles de l'Amirauté de France. Les deux vice-amiraux de Normandie et de Picardie⁶³ font cause commune avec Jaubert de Barrault contre le marquis de Portes.

c) Montmorency contre le duc de Guise

En Provence, Charles de Guise⁶⁴ est menacé par Montmorency, comme Vendôme en Bretagne. Il en dénonce les " prétentions ", et engage des juristes pour argumenter sa défense. En conflit larvé avec le Général des galères, Guise est cependant peu sûr de lui et prodigue de vagues menaces. Il prétend pouvoir ameuter la Provence en sa faveur, au nom de Gaston d'Orléans, frère de Louis XIII et toujours héritier de la Couronne dans l'attente de la naissance d'un dauphin qui se prolonge jusqu'en 1638. Guise affirme que 15 000 hommes et 60 vaisseaux seraient prêts à le soutenir ; qu'Antibes, Berre, Martigues, Toulon sont des places qui lui demeureront fidèles, que Barcelone lui enverrait 2 500 hommes s'il était menacé dans son Amirauté. Aussi, jusqu'en 1629, le Roi le ménage-t-il car priorité est donnée à la question de la révolte rochelaise.

a) Montmorency contre Vendôme

Le 3 octobre 1611, un arrêt du Conseil invite César de Vendôme, à prouver ses droits en l'Amirauté de Bretagne. Le 17 janvier 1612, Vendôme n'a toujours rien pu prouver n'ayant aucune autre provision que ses lettres de gouverneur qui effectivement ne mentionnent pas l'Amirauté " traditionnellement " attachée au gouvernement de la province de façon tacite. Louis XIII en profite pour englober la Bretagne dans le ressort de l'Amirauté de France. Le parlement de Rennes s'y oppose. Le 26 juin, un nouvel arrêt du Conseil lui interdit de s'immiscer dans le procès qu'engage Vendôme contre les Montmorency. La mort de d'Amville en 1614 porte le débat à son paroxysme. Montmorency, 20 ans, ordonne aux capitaines bretons d'enregistrer leurs " congés " à Paris ou à Rouen, aux greffes des tables de marbre qui sont les juridictions des Amiraux de France, et non à Rennes. Le 20 août et le 10 septembre 1614, les États de Bretagne s'opposent à toute création d'une Amirauté en leur province. Le 30 janvier 1625, un autre arrêt du Conseil interdit à Vendôme de s'occuper de marine à moins qu'il ne prouve ses droits " dans un délai de six semaines ". Vendôme s'appuie sur ses seules lettres de gouverneur et sur " l'usage " ⁵⁹ qui fait que depuis 1491 le gouverneur de Bretagne est l'Amiral " né " de la province. Il en va de " l'honneur " de son gouvernement proteste-t-il. Le parlement, les États et les marins bretons le soutiennent. Les États, le 13 octobre 1625, font savoir qu'ils s'opposent à ce que Montmorency prête un éventuel serment au Roi en qualité d'Amiral de Bretagne⁶⁰. Les quelques marins bretons qui acceptent de ne demander leurs " congés " qu'à l'Amiral de France sont regardés comme des traîtres. Ceux qui soutiennent Vendôme les empêchent de sortir des ports. L'Amirauté de Bretagne les fait juger comme " pirates " car ils n'ont pas de congés de Vendôme. Le parlement de Rennes les fait emprisonner, même s'ils sont gardes-côtes⁶¹. Les " congés " de Montmorency sont foulés aux pieds. Le 23 Juin 1626, Vendôme est officiellement relevé de son gouvernement par le Roi. De facto, il perd l'Amirauté. Le maréchal de Thémines est nommé gouverneur de Bretagne à sa place. Dans ses lettres, Louis XIII précise que Thémines ne sera point Amiral de Bretagne. Le 18 juillet, les États de Bretagne font savoir en Cour qu'ils ne reconnaîtront d'autre Amiral que le Roi. À l'automne 1626, l'État et la Bretagne sont en conflit ouvert. L'idée de créer un enseignement maritime à Brest ou à Saint-Malo ne peut même pas être émise.

B. La nécessaire centralisation étatique : 1611-1626

En 1612, l'Amiral de France duc de Montmorency d'Amville a 78 ans. Il obtient,

Éléments sous trait

le 2 juillet, de Louis XIII la survivance de son Amirauté pour son neveu de 17 ans⁵⁸, le duc de Montmorency. Aussitôt celui-ci se plaint du " pauvre état " de sa nouvelle charge, et entreprend une première œuvre de centralisation.

Par conséquent, pour que l'Etat prenne le risque de confier une arme de guerre du prix d'une flotte à des Amiraux ou à des capitaines, il faut au préalable que la monarchie ait imposé l'absolutisme. Pour que le Roi soit sûr d'être obéi à la mer, à Québec, à Fort-Royal, à Saint-Domingue, à des milliers de lieues du Louvre ou de Versailles, il faut d'abord qu'il soit perçu comme absolu par un peuple de marins qui ne sont pas au départ des officiers mais des aventuriers. La marine est donc fille de l'absolutisme et sa naissance puis son essor passent par la nécessité d'une centralisation étatique.

La marine ne peut donc exister que si l'Etat est suffisamment fort. Les Amiraux de France sont des personnages susceptibles de devenir dangereux : Coligny a pris les armes contre Charles IX à Moncontour en 1569. Joyeuse a combattu le futur Henri IV à Coutras en 1587. Le maréchal-duc de Biron (1562-1602), ancien Amiral de France de 1592 à 1594 a comploté avec l'Espagne et la

Edwards sous droits

Savoie contre Henri IV et a été décapité le 31 juillet 1602 dans la cour de la Bastille pour crime de lèse-majesté⁵⁵. Le duc de Montmorency (1595-1632), ancien Amiral de France de 1614 à 1626 accusé du même crime contre Louis XIII, est lui-même décapité à Toulouse sur ordre de Richelieu⁵⁶.

Ces Amiraux de France "nés" se conduisent en grands féodaux rebelles et constituent une menace pour la tranquillité et la sécurité de l'État. Construire des vaisseaux et les leur confier serait une erreur. Ils pourraient les utiliser contre le littoral du royaume, contre les ports marchands, les ports d'estuaire, voire les ports fluviaux. Ils pourraient s'enrichir en faisant du commerce pour leur propre compte - certains officiers de la marine royale du reste en feront malgré les interdictions royales -. Ils pourraient se tailler des fiefs aux colonies dont il serait par la suite impossible de les déloger. Le 8 février 1631 par exemple, Louis XIII nomme Charles de La Tour son lieutenant général en Acadie. De 1631 à 1642, celui-ci s'y conduit en souverain autonome. Louis XIII le révoque. La Tour n'en a cure. Le Roi lui ordonne de rentrer en France ; en vain. Le 17 août 1642, Charles de Menou d'Aulnay se présente à La Tour à la colonie. Il lui montre ses propres provisions de " lieutenant général pour le Roi en Acadie ", à sa place, et son ordre d'arrestation. La Tour le lit et en fait " un bouchon de papier " ⁵⁷.

Les " grands ", Amiraux, vice-amiraux, Généraux des galères, le dernier duc de Guise, sont agités à l'intérieur du royaume. Ils le resteront avec le duc de Beaufort et le Surintendant Fouquet, tous deux " marins " d'adoption. Les gouverneurs sont très indépendants aux colonies. Les capitaines entretenus eux-mêmes inspirent la méfiance car à la mer, ils jouissent d'une grande autonomie. Ils ont une mobilité, une liberté d'action que n'ont ni les cavaliers, ni les fantassins. À tout moment, le capitaine félon peut passer à l'ennemi avec le matériel du Roi. Dans la marine, la félonie doublerait la trahison d'un vol gigantesque : celui des bâtiments du Roi et de leur artillerie : Richelieu est mû par une constante : il ne veut pas " hazarder " les deniers du Roi.

De l'accès de Coligny à l'Amiralat en 1552 à la reddition définitive de La Rochelle en 1628 la marine a souffert de trois quarts de siècle d'agitation. Entré au Conseil du Roi en 1624, Richelieu en tire des leçons et cherche des solutions. Celles-ci se résument en trois mots : absolutisme, centralisation étatique dans le domaine maritime, ébauche de scolarisation afin de préparer les cadres de la marine de demain.

A. Les leçons de l'Histoire : la marine, fille de l'absolutisme

Lorsqu'il accède au pouvoir, le cardinal comprend la marine et les marins. Son bisaïeul, Guyon Le Roy du Chillou était marin d'État. Vice-amiral de Bretagne en 1491, il a fondé Le Havre en 1517⁴⁹. Il a combattu les Anglais en 1484⁵⁰, secouru Gaète en 1486, guerroyé contre les Turcs à Lépante en 1499⁵¹ aux côtés des Vénitiens. Son grand-père François II Du Plessis était " capitaine entretenu " en la marine du Roi. Son père, François III Du Plessis, a contribué à reprendre Le Havre aux Anglais. Armateur privé, il a réalisé en course de fructueux armements, contre les Portugais en 1579 notamment⁵². Grand prévôt de l'hôtel, lorsque Richelieu naît en 1585, il s'apprête à acheter la Roberge du vice-amiral de Landreau, ce qu'il fait en 1586⁵³. Le frère du cardinal, lui, se familiarise avec la colonisation, au cours d'une campagne au Maranhão. Issu de marins de profession ou d'occasion, de marins d'État ou d'armateurs privés, Richelieu comme ses contemporains considère que les " grands " sont dangereux lorsqu'ils s'appuient sur le littoral car ils privent le Roi de toute stratégie de " revers ". Dès mars 1620, Philippe Fortin de La Hoguette, écrivait à Louis XIII : " Il importe beaucoup à votre Majesté de ne leur donner les places les plus importantes comme Blavez et Concarneau qui les rendent maîtres de la mer quand ils tiennent déjà les clefs des rivières comme Amboise et Nantes " ⁵⁴. Le conseil est tardif : à Rouen et à Dieppe, le gouverneur, le duc de Longueville, est hostile au Roi ; au Havre, le gouverneur Villars-Branças aussi ; en Bretagne, le gouverneur Vendôme est remuant ; en Poitou, La Trémoille et Retz, à Blaye, Aubeterre, à La Rochelle et à Soubise, Rohan, tous ont des emplois qu'ils mettent à profit pour agiter ou verrouiller le littoral.

Chapitre troisième

DE LA CENTRALISATION CARDINALICE À LA PREMIÈRE ÉBAUCHE D'ÉCOLE NAVALE

A. Les leçons de l'Histoire : la marine, fille de l'absolutisme

B. La nécessaire centralisation étatique : 1611-1626

C. Richelieu et la centralisation : 1626-1635

D. La première ébauche d'école navale : 1627

Les hauts dignitaires de la marine royale et des galères n'ont pas le savoir des marins " privés " mais les alliances et fonctions des gens de Cour. Le général des galères René de Lorraine est gendre à partir de 1550 de Suzanne de Bourbon-Montpensier. Les Gondi sont apparentés aux Médicis⁴⁷. Charles 1^{er} de Gondi est maître de la garde-robe d'Henri II. Son neveu Charles II est gendre de Marie de Bourbon⁴⁸. Albert de Gondi est premier gentilhomme de la chambre de Charles IX et son grand chambellan. Il représente le connétable lors de son sacre. Il est son ambassadeur en Angleterre en 1566, puis en Autriche. Il remplace même Charles IX lorsque celui-ci épouse par procuration la fille de l'empereur Maximilien II.

Les liens " officiels " se doublent de liens occultes. Le duc d'Aumale est gendre de Diane de Poitiers. L'Amiral de Villars et son frère, l'Amiral de Tende ont un

Éléments sous droits d'a

père légitimé de Savoie ce qui fait d'eux les cousins germains naturels de François 1^{er}. Le Grand-Prieur d'Angoulême est bâtard du Roi.

Ces Amiraux et Généraux des galères ne cherchent ni à recevoir ni à faire dispenser un enseignement spécifiquement maritime. Certains s'intéressent à la mer, Coligny, Henri de Navarre. Mais ils sont élevés en petits princes (Antoine de Bourbon, Henri de Bourbon, le Grand-Prieur d'Angoulême) ou en futurs soldats. Certains du reste deviennent maréchaux de France : Villars en 1572, Biron en 1594. Ils ne semblent pas avoir bénéficié d'une formation pratique qui aurait eu pour objet de les " amariner ". Ils sont gouverneurs de provinces littorales (Bretagne, Guyenne, Provence, Normandie, Picardie). Ils servent parfois sur les côtes, au pays basque, en Guyenne, devant La Rochelle en 1573. Mais à quelques exceptions près, ils n'embarquent pratiquement jamais, sauf Coligny, une fois en 1546, ou Charles de Guise, lors du siège de La Rochelle en 1628. Lorsqu'ils songent à instruire la jeunesse, comme Coligny à Châtillon, ce n'est pas un enseignement de type maritime qu'ils proposent mais un enseignement de type humaniste qui a pour base le grec, le latin et l'hébreu. Les choses vont lentement changer avec l'arrivée de Richelieu au pouvoir.

Charles de Gondi (1536-1574), fils d'Antoine, banquier florentin installé à

Éléments sous titre

Lyon, maître d'hôtel d'Henri II, profite aussitôt du crédit de sa mère, Marie-Catherine de Pierrevive, gouvernante des Enfants de France, pour obtenir de Catherine de Médicis, le Généralat des galères. Gendre du gouverneur de Marseille⁴¹, il semble promis à une belle carrière lorsqu'il meurt à 38 ans⁴². Henri d'Angoulême, Grand-Prieur de France, né des amours écossaises d'Henri II pour la demoiselle Leviston, devient alors Général des Galères de 1574 à 1579.

Mais il abandonne cette charge pour l'Amirauté du Levant qu'il occupe de 1579 à 1586. Le Roi la rend alors aux Gondi : d'abord à Charles II de Gondi (1569-1596), neveu de Charles 1^{er}. Mais le 24 juin 1579, il n'a que dix ans et c'est son père Albert de Gondi (1522-1602), duc et maréchal de Retz qui occupe de fait l'office. Le maréchal mort, son autre fils, puis son petit-fils demeurèrent chargés du Généralat de 1602 à 1635, date à laquelle les Gondi durent s'en démettre au profit de Richelieu.

Jusqu'à Richelieu, les Amiraux sont de très grands personnages, des hommes " nés " et non des marins choisis pour leurs compétences et leur savoir maritime. Les Amiraux de Guyenne de 1559 à 1589 sont les Bourbons, princes du sang ; ils ne quittent leur Amirauté que pour accéder à la Couronne de France en 1589. Le Général des galères, Grand-Prieur d'Angoulême, est fils naturel d'Henri II. L'Amiral de Joyeuse est beau-frère d'Henri III.

Si le baron de La Garde, quoique fils d'un Grignan, doit sa carrière à ses succès sur les mers de France, d'Espagne, d'Italie, de Barbarie, du Levant, narrés par Brantôme, les généraux des galères François et René de Lorraine doivent leur dignité à leur " naissance " : ils sont petits-fils de François de Bourbon, comte de Vendôme. Leur frère, le cardinal de Lorraine est archevêque-duc de Reims⁴³, leur autre frère, le cardinal de Guise est archevêque de Sens⁴⁴ ; leur sœur⁴⁵, femme de Jacques V est reine d'Écosse ; leur belle-sœur⁴⁶ est fille du duc de Ferrare et de Renée de France. Leur nièce Marie Stuart fait d'eux les oncles par alliance de François II, régnant lorsque François de Lorraine est général des galères (de 1557 à 1563).

Mais aucun des deux clans ne se soumet. De 1569 à 1572, Coligny ravage la Guyenne et le Languedoc. Le 22 août 1572, le duc de Guise (1550-1588) essaie de le faire assassiner. La Saint-Barthélemy y parvient.

Coligny mort en 1572 et Charles IX disparu à son tour en 1574, les Guise se mettent à pratiquer une stratégie matrimoniale qui vise à faire entrer l'Amirauté dans leur obédience, maintenant qu'ils ont perdu le Généralat des galères depuis 1566.

En 1576 est célébrée une première alliance à caractère maritime : le duc de Mayenne (1554-1611), frère du duc de Guise (1550-1588) et neveu des deux Généraux des galères disparus, épouse la fille unique du vieil Amiral de Villars. Dès 1578, Villars démissionne en faveur de son gendre. Les Guise triomphent ! Six ans après la mort de Coligny, ils récupèrent l'Amirauté.

En 1581, une seconde alliance unit Marguerite de Lorraine au duc de Joyeuse, petit-neveu de Villars. Dès 1582, Mayenne laisse son Amirauté à Joyeuse. Les Guise restent maîtres de l'Amirauté.

En 1582, Bernard de Nogaret de La Valette entre par mariage dans la mouvance des Guise. En 1587, son frère aîné, le duc d'Épernon, récupère l'Amirauté de Joyeuse. En 1589, c'est lui qui devient Amiral.

Ainsi de 1572 à 1589 le clan des ligueurs ne cesse-t-il de pratiquer une stratégie matrimoniale qui vise à assurer aux Guise la maîtrise de l'Amirauté, au détriment du clan huguenot qui en est privé depuis la Saint-Barthélemy.

À partir de 1573, les Gondi rivalisent avec les Guise. Le Général des galères, Paulin, est âgé. Il a 76 ans et combat les protestants à La Rochelle. Un Guise essaie de s'assurer sa succession : Claude de Lorraine (1526-1573), duc d'Aumale. Ce frère des deux généraux des galères disparus, combat aux côtés de Paulin dont il attend la mort... Mais c'est lui qui est malencontreusement tué à La Rochelle le 14 mars 1573, à 47 ans, d'un coup de canon, sous les yeux du vieux Paulin.

Les généraux des galères : 1544-1635

PAULIN (Antoine Escalin des Esmars, dit le capitaine), Général des galères du 23 avril 1544 au 8 mars 1557.

LORRAINE (François de), né en 1534, mort en 1563. Grand-Prieur de France. Général des galères le 8 mars 1557 par lettres patentes données à Fontainebleau.

LORRAINE (René de), né en 1535, mort en 1566, marquis d'Elbeuf. Frère du précédent. Ses lettres patentes sont vérifiées par le Parlement en juin 1563.

PAULIN (Antoine Escalin des Esmars, dit le capitaine), responsable du Généralat des galères à partir du 29 août 1564 pour le soustraire aux Guise. Il démissionne en 1573 à 76 ans.

GONDI (Charles 1^{er} de), né en 1536, mort le 15 juin 1574. Général des galères de 1573 au 15 juin 1574.

ANGOULÊME (Henri, Grand-Prieur d'), Général des galères du 15 juin 1574 au 24 juin 1579. Il démissionne pour devenir Amiral du Levant de 1579 à sa mort en 1586.

Éléments sous or

GONDI (Charles II de), né en 1569, mort en 1596. Général des galères du 24 juin 1579 à sa mort le 23 mai 1596. Neveu de Charles 1^{er} de Gondi, il est tué du côté des derniers ligueurs en donnant l'assaut au Mont-Saint-Michel.

GONDI (Albert de), né en 1522, mort en 1602. Maréchal et duc de Retz. Général des galères à partir du 24 juin 1579, son fils, titulaire de la charge, n'ayant alors que dix ans.

GONDI (Philippe-Emmanuel de), né en 1581, mort en 1662. Fils et successeur du précédent. Général des galères de 1602 à 1635.

GONDI (Pierre de), né en 1602, mort en 1676. Il est survivancier de son père Philippe-Emmanuel lorsque celui-ci se démet en 1635 du Généralat en faveur de Richelieu.

Le conflit entre les Guise et les Coligny ne doit pas pour la monarchie dégénérer en conflit qui opposerait les galères levantines peuplées de chevaliers de Malte catholiques aux vaisseaux ponantais peuplés de capitaines au commerce calvinistes. Le 29 août 1564, le Roi laisse aux Guise le Généralat des galères honorifique, mais il rend la réalité du commandement sur les galères à Paulin. En 1569, le Roi retire l'Amirauté à Coligny et la donne à Villars. Ainsi entre 1564 et 1569 la monarchie retire-t-elle galères et vaisseaux aux deux clans ennemis, les Coligny protestants et les Guise catholiques, afin de les confier à deux septuagénaires, zélés et loyaux serviteurs.

D. Les hautes charges de la marine de 1544 à 1635 : des enjeux convoités

De 1544 à 1635 les plus hautes dignités de la marine française donnent lieu à des convoitises qui attisent les guerres intestines que se livrent les "grands" par le biais de la querelle religieuse.

De 1544 à 1557 le Généralat des galères est occupé par Antoine Escalin des Esmars, dit le capitaine Paulin, fils illégitime d'un Grignan⁴⁰. Héritier universel de son père naturel privé d'enfants, Paulin, protégé de François 1^{er} en raison de ses talents, est successivement ambassadeur à La Porte en 1542, lieutenant général des mers de Levant en 1543, Général des galères le 23 avril 1544. Il combat les Anglais en 1545, sert en Toscane puis en Corse, devient chevalier de

Éléments sous droits d'auteur

Saint-Michel.

En 1557, l'Amirauté de France est aux mains de Coligny, huguenot. Les Guise, catholiques, parviennent à obtenir d'Henri II la démission de Paulin, officier de fortune privé depuis 1547 du soutien de François 1^{er}. Un Guise, François de Lorraine (1534-1563) se fait donner à 24 ans le Généralat convoité. Il meurt à 29 ans. Son frère René (1535-1566) lui succède.

Les Guise à la tête des galères, Coligny à la tête des vaisseaux constituent pour le Roi des personnages dangereux car, chefs de partis, ils sont trop engagés dans les guerres religieuses. En 1560, Condé (1530-1569), frère de l'Amiral de Guyenne Antoine de Bourbon, a organisé à Amboise une conjuration pour soustraire le jeune François II (1544-1560) à l'influence des Guise, ses oncles par alliance. Les calvinistes dont Barri de La Renaudie étant découverts, le duc de Guise (1519-1563), frère aîné du Général des galères, réprime les conjurés. Il déclenche en 1562 la première guerre de Religion en massacrant les protestants de Wassy-sur-Blaise. Le 18 février 1563 il est assassiné par Poltrot de Méré (v. 1537-1563) jeune protestant. Avant d'être écartelé le 6 mars 1563, celui-ci aurait avoué avoir agi à l'instigation de Coligny.

L'Amiral de France a compétence sur les côtes de Normandie et de Picardie. Il y est représenté par deux vice-amiraux.

Pour tous, les Amirautés sont des enjeux. Elles n'ont pas pour mission d'ouvrir le royaume sur la mer. Les Amiraux, en effet sont avant tout gouverneurs de provinces littorales et leur gouvernement prime sur leur Amirauté. En s'assurant les Amirautés, les clans rivaux ne cherchent pas à prendre le contrôle des flottes ou vaisseaux du Roi, pratiquement inexistantes. Ils souhaitent plutôt mettre la main sur des points stratégiques de la côte, des citadelles, des ports (La Rochelle, Brouage) qui sont plus conçus comme des places fortes que comme des bases d'armements royaux. Ces Amiraux sont tellement préoccupés par les guerres de Religion et les troubles de la Ligue qu'aucun d'eux n'envisagea et ne put même concevoir ou imaginer la création d'un premier enseignement maritime dispensé dans le royaume. Celui d'entre eux qui se préoccupa le plus d'éducation de la jeunesse est Coligny. Mais dans sa *Vita Colinii* de 1575, son premier biographe ne fait aucune allusion à un projet d'enseignement spécifiquement maritime. Il écrit : " L'Amiral estimait que l'institution des collèges et de l'instruction des enfants était un singulier bienfait de Dieu... que l'ignorance des lettres avait apporté... à l'église d'épaisses ténèbres, dans lesquelles la tyrannie du pape avait pris sa naissance... C'est pour cela qu'il bâtit à grand frais un collège à Châtillon, dans une exposition agréable et saine, où il entretenait de très doctes professeurs en la langue hébraïque, grecque et latine et beaucoup d'élèves, soit enfants, soit jeunes gens "³⁹. Ce premier enseignement conçu par un Amiral de France s'inscrit donc dans un double contexte, religieux et humaniste, celui de la Réforme et de la Renaissance. Dans l'esprit de Coligny, lecteur de Cicéron, les langues hébraïque, grecque et latine ont la priorité sur l'hydrographie et la cosmographie non étudiées sur sa seigneurie de Châtillon-sur-Loing.

Henri III donne alors l'Amirauté de France à l'un de ses favoris auquel il a offert la baronnie d'Épernon, érigée pour lui en duché en 1581. Épernon a participé au siège de La Rochelle en 1573 et à la prise de Brouage. Neveu du maréchal de Bellegarde, il est gouverneur de Normandie à partir de 1588. Sous d'Épernon, la victoire des Anglais sur l'Invincible Armada en août 1588 assure à leur allié, l'Amiral de Guyenne Henri de Navarre, une position dont l'assassinat des Guise le 23 décembre 1588 conforte les assises. Dès février 1589, d'Épernon démissionne. Il n'est plus Amiral lorsqu'il assiste à l'assassinat d'Henri III à Saint-Cloud le 1^{er} août 1589, lorsqu'il en accompagne la dépouille à Compiègne, et lorsqu'il assiste à l'assassinat d'Henri IV, assis dans son carrosse, en mai 1610.

En février 1589, d'Épernon laisse l'Amirauté à son frère aîné, Bernard de Nogaret de La Valette. Mais les États Généraux ne permettent pas à ce dernier de cumuler l'Amirauté avec ses autres charges. Il est obligé de se démettre de celle-ci aussitôt et il le fait en faveur du fils du maréchal de Biron. Au même moment, Henri III nomme le 20 février 1589 le marquis de Nangis, Amiral de France.

La situation devient alors très complexe. À Arques-la-Bataille, en 1589, puis à Ivry le 14 mars 1590, Henri IV, ancien Amiral de Guyenne, combat le duc de Mayenne, ancien Amiral de France qui soutient le cardinal de Bourbon, sous le nom de Charles X. Huguenots et ligueurs se disputent l'appui de Nangis. Mayenne lui fait offrir Rouen et le gouvernement de la Normandie, alors aux mains de l'ancien Amiral duc d'Épernon. Henri IV, en mai 1590, rend visite en Brie à Nangis qui se rallie à sa cause. Mais Biron le conteste car La Valette s'est démis en sa faveur ! La Valette soutient Biron mais est tué d'un coup de mousquet le 11 février 1592. Biron toutefois gagne son procès. Le 4 octobre 1592, Henri IV lui donne officiellement l'Amirauté. André de Brancas, gouverneur du Havre depuis 1588 et de Rouen, ligueur, s'en émeut. Il soutient en 1592 pour la Ligue le siège de Rouen contre Henri IV. Le 16 février 1593, il se fait reconnaître Amiral de France par le Parlement, contre Biron. Le 27 février 1594, Henri IV qui a abjuré, est sacré à Reims. Henri IV obtient de Biron sa démission. Le 23 avril il donne l'Amirauté à Brancas, en échange de la reddition de Rouen ! Septembre, celui-ci prend séance au Parlement en sa nouvelle qualité. Le 16 janvier 1595, la guerre s'ouvre avec l'Espagne qui soutient les anciens ligueurs. Le 24 juillet, il est tué de sang froid par les Espagnols, près de Dollens. Le 5 septembre, Rouen lui fait de somptueuses funérailles.

Brancas mort, la fin des guerres de Religion et des troubles de la Ligue rend le destin de l'Amirauté plus serein. Le 21 janvier 1596, Henri IV la donne au duc de Montmorency d'Amville. Le 13 avril 1598 est signé l'Édit de Nantes. Le 2 mai 1598 est conclue avec l'Espagne la paix de Vervins. En 1612, d'Amville assure la survivance de sa charge à son neveu Henri de Montmorency, âgé de 17 ans. En 1614, d'Amville meurt à 80 ans et le jeune duc devient Amiral de France de 1614 à 1626 année où Richelieu le contraint à se démettre de son office.

En effet à partir de 1569 les Amiraux de France et ceux en titre de province s'engagent dans les guerres de Religion. Coligny, devenu le chef des huguenots, lutte le 3 octobre 1569 à Moncontour, contre le Roi. Il a à ses côtés Condé, le frère cadet du feu Amiral de Guyenne, Antoine de Bourbon. Le 8, il est révoqué pour forfaiture et Henri III donne l'Amirauté de France qu'il lui retire, au comte de Villars. Villars est cousin germain de François 1^{er}. Il est fils, frère et oncle des Amiraux de Provence. Il est beau-frère du connétable Anne de Montmorency³⁸, l'oncle de Coligny. C'est un soldat. Il a accompagné Henri II en Lorraine en 1553. Il a combattu lui aussi à Saint-Quentin en 1557. Il y a été blessé. Il connaît les côtes de Provence et du pays basque pour avoir accompagné Charles IX à Bayonne.

De 1569 à 1572, Coligny et Villars se combattent. Le premier refuse de céder l'Amirauté de France. Villars ne peut entrer en fonction qu'au lendemain de la Saint-Barthélemy. Mais il est presque septuagénaire. En revanche, sa fille unique est mariée au jeune duc de Mayenne qui s'intéresse à la mer : en 1571, à 17 ans, Mayenne est allé volontairement combattre les Turcs à Lépante avec 2 000 de ses gentilshommes. Aussi dès le 28 avril 1578 Villars démissionne-t-il en faveur de son gendre.

Mayenne, 24 ans, est un catholique intransigeant. Frère des Guise assassinés à Blois en 1588, il sera le chef de la Ligue en 1589. Dès 1582, absorbé par la défense de la cause catholique, il démissionne en faveur d'un petit-neveu de Villars : le duc de Joyeuse.

Joyeuse passe pour l'un des mignons d'Henri III. Il en est le cousin. Depuis 1581, il est devenu son beau-frère. Henri III fixe à son intention les droits et devoirs de sa charge : les 24 juin et 6 août 1582, et en novembre 1583. Mais le 20 octobre 1587, Joyeuse est tué à Coutras en luttant contre l'Amiral de Guyenne.

Les Amiraux de France : 1552-1626 (suite)

MAYENNE (Charles de Lorraine, marquis puis duc de), né le 26 mars 1554, mort le 4 octobre 1611. Amiral de France du 28 avril 1578 au 1^{er} juin 1582. Marié à Henriette de Savoie de Tende-Villars. Fils du duc de Guise (1519-1563). Frère du duc de Guise (1550-1588) et du cardinal de Guise (1555-1588).

JOYEUSE (Anne, duc de), né en 1561, tué à Coutras le 20 octobre 1587. Amiral de France du 1^{er} juin 1582 au 20 octobre 1587. Sa femme est soeur de la Reine.

ÉPERNON (Jean-Louis de NOGARET de LA VALETTE, baron puis duc d'), né à Caumont en mai 1554, mort à Loches en 1642. Amiral de France le 7 novembre 1587. Ses lettres sont vérifiées par le Parlement le 2 janvier 1588. Il démissionne en février 1589.

NOGARET de LA VALETTE (Bernard de), frère du précédent. Né en 1553, tué le 11 février 1592. Il doit démissionner dès février 1589 en faveur de Biron.

Éléments sous v

NANGIS (Antoine de Brichanteau, marquis de), Amiral de France du 20 février 1589 au 4 octobre 1592.

BIRON (Charles de Gontaut, duc de), Amiral de France en février 1589 sur démission de La Valette et le 4 octobre 1592 par lettres d'Henri IV. Maréchal de France (1594), gouverneur de Bourgogne (1594), duc de Biron (1598), il dut démissionner de l'Amirauté dès 1594.

BRANCAS (André de), Amiral de France le 23 avril 1594. Tué le 24 juillet 1595 à Dollens.

MONTMORENCY d'AMVILLE (duc de), Amiral de France du 21 janvier 1596 à sa mort à 80 ans en 1614.

MONTMORENCY (duc de), neveu du précédent. Amiral de France en survivance de son oncle de 1612 à 1614, en pied de 1614 à 1626. Il doit se démettre de sa charge en 1626 à la demande de Richelieu qui supprime l'Amirauté de France et devient Grand-Maître, Chef et Surintendant général des mers, navigation et commerce de France de 1626 à 1642.

Les Amiraux de France : 1552-1626

ANNEBAULT (Claude d'), mort en 1552. Maréchal de France. Fait prisonnier à Pavie en 1525.

COLIGNY (Gaspard de Châtillon, comte de), né à Châtillon-sur-Loing le 16 février 1516, victime de la Saint-Barthélemy à Paris le 24 août 1572. Amiral de France le 11 novembre 1552. Révoqué le 8 octobre 1569. Gouverneur de Picardie.

VILLARS (Honorat de Savoie, comte puis marquis de), né vers 1510 en Savoie, mort à Paris en 1580. Amiral de France le 8 octobre 1569. Entré en fonction le 24 août 1572. Maréchal de France le 24 août 1572. Il se démet de l'Amirauté le 28 avril 1578. Fils de René de Savoie, lui-même fils naturel de Philippe duc de Savoie, il est le neveu de Louise de Savoie, mère de François 1^{er}.

C. L'Amirauté de France et les guerres de Religion : 1552-1626

En 1552 meurt à La Fère en Picardie, Claude d'Annebault, le dernier Amiral " tranquille " du temps des Valois, regardé comme un homme " en très grande autorité auprès du Roi³⁷. Le 11 novembre Henri II le remplace par Coligny. Celui-ci renonce à sa charge de colonel général de l'infanterie française, ne pouvant cumuler les deux emplois. Fils du maréchal de Châtillon et d'une soeur du

Éléments sous droits d

connétable de Montmorency, Amiral de France à 33 ans, il a un frère cardinal, archevêque de Toulouse à 17 ans en 1534, et évêque-comte de Beauvais. Coligny pendant vingt ans se bat sur terre : en 1557, à Saint-Quentin, il est fait prisonnier par les Espagnols et ne sera libéré que par le traité de Cateau-Cambrésis en 1559. Néanmoins, il ne se désintéresse pas de ses fonctions. Le 31 juillet 1553, Henri II en définit à Compiègne les droits et les devoirs. François II en 1559, puis Charles IX, par l'édit de Fontainebleau du 16 mars 1560 le confirment dans sa charge d'autant qu'il favorise la colonisation française, regardant celle-ci comme une planche de salut pour ses coreligionnaires.

La présence de très nombreux calvinistes dans la marine ponantaise jusqu'à Louis XIV (les Gabaret, les Guiton, les Forant, les Chadeau de La Clochèterie, les Duquesne, Villette-Mursay, Belle-Isle-Érard, etc...) s'explique par l'importance du rôle joué par les protestants dans la marine royale du XVI^{ème} siècle. La marine est un moyen de transport pour passer des huguenots au Brésil : c'est ce que pensent Coligny et Villegagnon. C'est aussi un moyen de lutter contre les catholiques, dont l'Espagne, puissance maritime, en s'alliant à une autre puissance maritime mais protestante, l'Angleterre.

b) L'Amiral de Provence de 1547 à 1612

Appelé aussi Amiral du Levant, il est gouverneur de la province depuis son rattachement à la couronne en 1481 sous Louis XI. Longtemps les comtes de Tende, légitimés de la maison de Savoie, détiennent cette Amirauté. René de Savoie, Amiral jusqu'en 1520 est le demi-frère de Louise de Savoie. Claude de Savoie (1506-1566) son fils, Amiral de 1520 à 1566 est donc le cousin germain de François 1^{er}. Le comte de Tende (1538-1572) son fils lui succéda de 1566 à 1572. Un fils naturel d'Henri II, le Grand-Prieur d'Angoulême est l'un des derniers Amiraux de Provence avant Charles duc de Guise qui s'illustre au siège de La Rochelle en 1628, avant de renoncer à son Amirauté en 1632, étant contesté à partir de 1612.

c) L'Amiral de Bretagne

En Bretagne aussi l'Amiral est en même temps gouverneur de la province depuis le rattachement de la Bretagne à la Couronne et le mariage de Charles VIII en 1491 avec Anne, duchesse de Bretagne. L'un de ces Amiraux-gouverneurs est Vendôme. César, duc de Vendôme (1594-1665) fils légitimé d'Henri IV et de Gabrielle d'Estrées est le demi-frère naturel de Louis XIII. À partir de 1611, son Amirauté étant menacée par le pouvoir, Vendôme va être amené à lutter contre l'Amiral de France, duc de Montmorency, puis, à partir de 1626, contre Richelieu.

Comme en Guyenne, l'Amiral de Bretagne nomme dans sa province un vice-amiral pour le seconder. Celui-ci est souvent en résidence à Rennes. L'un d'eux est Nicolas Durand de Villegagnon.

Exemples de vice-amiraux de Normandie et de Picardie
MOY de LA MEILLERAYE (Jean de), en fonction en 1565-1574 (N.)
PIENNES (de), en fonction en 1573-1574 (P.)
GOUFFIER de BONNIVET, en 1587 (P.)
CRÉVECOEUR, mort en 1597 (P.)
RAMBURES (Charles de), pourvu le 14 mars 1597 (P.)
N. = Normandie. P. = Picardie.

Les vice-amiraux de Guyenne : 1559-1613

BURYE (de) : en fonction en 1563.

LASSERAN de MASSENCOME (Blaise de), seigneur de Monluc, né près de Condom vers 1500, mort près d'Agen en 1577, Maréchal de France. Vice-amiral le 6 juin 1565.

FUMÉE (Louis de) : vice-amiral le 12 mars 1575.

SAINT-GELAIS de LANSSAC (Guy de) : vice-amiral le 12 septembre 1580. Favori du duc d'Anjou.

YSORE d'HERVAULT (le baron Honorat) : vice-amiral de 1585 à sa mort en 1587.

BARRAULT (de) : vice-amiral le 1^{er} juin 1587, étant sénéchal de Bazadois.

AUBIGNÉ (Agrippa d') : né à Pons en Saintonge en 1552, mort à Genève en 1630. Vice-amiral en 1610.

Poète, écrivain, marqué par la conjuration d'Amboise, rescapé de la Saint-Barthélemy, le grand-père de M^{me} de Maintenon conserve à l'Amirauté de Guyenne son caractère huguenot³⁶. Il meurt à Genève en 1630.

Les vice-amiraux de Bretagne de la fin du XVI^{ème}

DURAND de VILLEGAGNON (Nicolas), né à Provins vers 1510, mort à Beauvais près de Nemours en 1571.

MÉRY de SÉPOYS, vice-amiral en exercice en 1547.

BOUILLE (de), en résidence à Rennes en 1560-1574.

GOILE, en exercice en 1575.

BUEIL de FONTAINES (Honorat de), en exercice en 1580-1586.

Que l'Amiral de Guyenne soit pendant vingt-six ans le Béarnais, futur Henri IV, donne une impulsion étatique à la marine marchande. La marine protestante, ponantaise, notamment rochelaise, composée d'armateurs privés (les Guiton, les Gabaret, les Forant) se retrouve de fait sous les ordres du futur roi de France. Henri de Navarre "étatise" en quelque sorte les marins ponantais dans la mesure où il les tire provisoirement du commerce privé et les associe à la politique générale de l'Europe. Le futur Henri IV s'intéresse à la mer, et notamment en 1585 au récent tour du monde de Drake³³. Le 18 février 1587, Marie Stuart est décapitée. Henri de Navarre offre à Élisabeth et à Drake (v.1540-1596) les services de sa flotte pour lutter contre l'Invincible Armada de la catholique Espagne : 14 vaisseaux rochelais inférieurs à 100 tonneaux³⁴. Ainsi de

Éléments sous droits

simples marins au commerce se trouvent-ils engagés aux côtés de l'Angleterre, contre l'Espagne. L'état d'armateur privé, de par les circonstances, se militarise au point d'inquiéter les catholiques. En 1588, le duc de Guise rédige un *Mémoire sur le moyen de s'opposer à l'accroissement des forces navales du roi de Navarre*³⁵. Le terme de "forces navales" est significatif de l'évolution de cette flotte initialement marchande, vers un statut militaire.

Le 17 décembre 1589, Henri devenu Henri IV offre l'Amirauté de Guyenne à François de Coligny (1557-1591). Fils de l'Amiral de France victime de la Saint-Barthélemy, ce Coligny, calviniste, a échappé au massacre, et s'est réfugié à Genève puis à Bâle à la mort de son père. Ses fils deviennent à leur tour Amiraux de Guyenne, Henri à 10 ans de 1591 à 1601, et Gaspard à 17 ans, de 1601 à 1613, date à laquelle il se démet de son Amirauté.

L'Amiral de Guyenne qui est un très grand seigneur (les Coligny) ou un prince de la maison de Bourbon nommé dans le ressort de son Amirauté un vice-amiral de Guyenne et de Poitou. L'un d'eux est Agrippa d'Aubigné (1552-1630), nommé en 1610 par le dernier des Coligny.

Les Amiraux de Guyenne : 1559-1613

BOURBON (Antoine de) : de 1559 à 1562.

BOURBON (Henri de), futur Henri IV : du 1^{er} janvier 1563
au 17 décembre 1589.

COLIGNY (François de) : du 17 décembre 1589 au 20 octobre 1591.

COLIGNY (Henri, comte de) : du 20 octobre 1591 au 10 septembre 1601. Il est tué d'un coup de mousquet au siège d'Ostende.

COLIGNY (Gaspard, comte de) : du 4 octobre 1601 à 1613. Il vend son Amiraauté à l'Amiral de France duc de Montmorency.

Les Amiraux de Provence : 1520-1632

TENDE (René de Savoie, comte souverain de), gouverneur et Amiral de Provence jusqu'à sa démission en 1520.

TENDE (Claude, comte de), né en 1506, mort à Aix le 6 avril 1566, fils du précédent. Gouverneur et Amiral de 1520 à 1566. Confirmé par Henri II le 18 mai 1547. En 1558 il est en conflit avec le général des galères, grand-prieur de Lorraine.

TENDE (comte de), né vers 1538, mort à Aix le 8 octobre 1572, fils du précédent. Gouverneur et Amiral du 8 août 1566 au 8 octobre 1572. Après lui, la charge est vacante en 1574 et jusqu'en 1579 semble-t-il.

ANGOULÊME (Henri d'), Grand-Prieur de France, fils naturel d'Henri II et d'une Écossaise. Gouverneur et Amiral du 10 mai 1579 à sa mort en duel à Aix, le 2 juin 1586. Tué par Philippe Altoviti, baron de Castellane, dans une hôtellerie.

GUISE (duc de) : il se démet de son Amiraauté en 1629-1632 en faveur de Richelieu.

B. L'absence de centralisation étatique : 1552-1626

Jusqu'en 1626, il y a à côté de l'Amirauté de France, trois autres Amirautés : celle de Guyenne, celle de Provence et celle de Bretagne. La première disparaît en 1613, la seconde en 1629-1632, la troisième est remise en question en 1626. Les deux dernières sont menacées par l'impérialisme de l'Amirauté de France dès 1611-1612.

a) *L'Amiral de Guyenne de 1559 à 1613.*

Lors de l'avènement d'Henri IV, les Amirautés " en titre de province " sont le reflet de l'ancienne féodalité et de l'agrandissement progressif du royaume capétien. La Guyenne est une province littorale. Elle a été définitivement reprise par la France en 1453. Louis XI l'a donnée à son frère Charles en apanage en 1469. Mais elle est revenue à la Couronne en 1472. Depuis, avec la Gascogne, la Saintonge, le Limousin et le Béarn, elle forme un grand gouvernement dont Bordeaux est la capitale.

En Guyenne, le Roi nomme par lettres un gouverneur qui cumule tacitement ce gouvernement avec l'Amirauté de Guyenne, de Poitou et d'Aunis. En 1559, Henri II nomme en cette double charge son cousin Antoine de Bourbon (1518-1562), marié à Jeanne d'Albret depuis 1548 et roi de Navarre par mariage depuis 1555. Non seulement, il a autorité sur l'ensemble des côtes de Guyenne, Poitou, Aunis, ce qui nuit à toute centralisation à l'échelle du royaume, mais encore tantôt calviniste, tantôt catholique, il plonge par ses atermoiements la province

Éléments sous droits

dans le doute religieux. Brouage devient citadelle catholique. La Rochelle s'impose comme la plus importante place forte des huguenots. Lorsqu'il est tué aux Andelys par les troupes de son frère Condé demeuré protestant, son fils Henri de Navarre (1553-1610) devient Amiral de Guyenne du 1^{er} janvier 1563 au 17 décembre 1589³².

Que Coligny ait étudié la cosmographie, que Villegagnon ait pris la mer pour amener Marie Stuart d'Écosse en France, sont des exemples dont il ne faut pas exagérer la portée. Coligny, Amiral de France de 1552 à 1572 n'a jamais pris la mer en cette qualité. Il n'a eu qu'un commandement naval dans sa vie, une galère, en 1546, lorsque l'Amiral de France Claude d'Annebault essaya de débarquer en vain sur l'île de Wight, à la tête d'une flotte hétéroclite composée des galères du Levant et des plus forts navires marchands de Bordeaux, La Rochelle, Saint-Malo, Dieppe etc... Quant à Villegagnon, c'est plus un aventurier qu'un vice-amiral entretenu : parti du Havre durant l'été 1555, il arrive à Rio de Janeiro le 15 novembre suivant, accueille le 9 mars 1557 à l'île Coligny des réfugiés calvinistes partis d'Honfleur le 20 novembre 1556, se conduit en tyran, abandonne les colons en 1559, devient suspect aux catholiques, et méprisé des protestants, il perd la raison et meurt dans sa folie près de Beauvais en 1571.

En 1587, les enseignes et lieutenants de vaisseau n'existant pas, les officiers dits " d'épée " se réduisent à ces trois catégories : Amiraux, vice-amiraux et capitaines. Les premiers sont pourvus de leurs Amirautés par lettres patentes ou " provisions " données par le Roi ; les vice-amiraux reçoivent des " provisions " données par leurs Amiraux. Les capitaines reçoivent eux des " commissions ". Amiraux et vice-amiraux, officiers généraux, sont " pourvus ". Les capitaines, officiers supérieurs, sont " commis ".

Le personnel " d'épée " est destiné à commander vaisseaux et escadres et à combattre. Commissaires, écrivains, trésoriers, contrôleurs, gardes magasins de 1587 forment eux " la plume ". Ils comptent, gèrent et administrent. En 1765, ils prendront sous Choiseul le nom d'officiers " d'administration ". Maîtres canoniers, maîtres charpentiers, pilotes forment plutôt le corps des officiers mariniers appelés aussi officiers " de port ". Ainsi, dès la fin du XVI^{ème} siècle sont en place les trois types de cadres qui composeront la marine sous l'ensemble de l'ancien régime : les officiers d'épée, de plume et de port. Les matelots eux constituent les équipages.

Amiraux de France, Amiraux gouverneurs de Bretagne, de Provence, de Guyenne sont de grands seigneurs issus souvent de maisons ducales et leur formation initiale n'a pas un caractère maritime particulier. Les vice-amiraux, pourvus d'une dignité, les capitaines titulaires d'un grade, ont, eux, pour vocation d'aller à la mer. En réalité, ils n'y vont que très rarement du fait de l'insuffisance de la flotte française. Le seul vaisseau de guerre de 1589 ne pouvait guère permettre aux 54 capitaines de 1587 d'être embarqués régulièrement. Certains officiers ont toutefois joué un rôle maritime et colonial supérieur à la médiocrité des moyens mis à leur disposition : Nicolas Durand de

Éléments sous droit

Villegagnon, vice-amiral de Bretagne, en témoigne. Né à Provins vers 1510, mû par une véritable vocation, il s'affilia à l'ordre de Malte en 1531, servit en Méditerranée et participa au siège d'Alger sous Charles-Quint en 1541. Soutenu par Coligny, il entreprit une expédition sur la côte orientale de l'Amérique du Sud, atteignit probablement la baie de Guanabara en 1555, et fonda Fort-Coligny et Henryville, au Brésil, alors appelé la France antarctique.

Officiers entretenus en 1587

Amiral de France	1
Amiral gouverneur de Bretagne	1
Amiral gouverneur de Provence	1
Amiral gouverneur de Guyenne	1
Vice-amiraux en titre de provinces	2
Capitaines de vaisseau	54
Lieutenants et enseignes de vaisseau	0
Commissaires de marine	12
Commissaires d'artillerie	18
Maîtres canonniers	4
Maîtres charpentiers	4
Pilotes dont deux bons cartographes	5
Écrivains de marine	16
Trésoriers de marine	6
Contrôleurs et gardes des arsenaux	5

A. Les officiers entretenus en 1587

Si le matériel de la flotte ponantaise est pratiquement inexistant à l'époque des derniers Valois, les hommes eux sont relativement nombreux. La marine d'Henri III qui se réduit à un seul vaisseau de guerre en 1589 compte 130 officiers entretenus en 1587, sans compter le personnel levantin des galères. Ils sont gens de toute condition. À leur tête, l'Amiral de France, titulaire d'une charge, créée par Saint-Louis vers 1270, est grand officier de la Couronne. C'est un très grand seigneur. Il n'a pas reçu une instruction liée à son futur " État ", mais une éducation en rapport avec sa haute " naissance ". Coligny, qui fut le plus célèbre des Amiraux de France du XVI^{ème} siècle a une bonne connaissance des belles

Éléments sous droits d

lettres, a eu un précepteur - Nicolas Bérauld - humaniste distingué, lié à Érasme et à Louis de Berquin, l'une des premières victimes de la Réforme. Son gouverneur, Guillaume de Prunelay, l'a incité à suivre les cours à Paris de Tagliacarne et de Guillaume du Maine qui dispensaient leurs leçons aux Enfants de France. À 15 ans, Coligny peut écrire en latin à Bérauld : " La majeure partie de mon temps est consacrée à la lecture de *Cicéron* et à l'étude des tables de *Ptolémée*, sous du Maine ". Toutefois, Coligny est privilégié, car du Maine " adoptant une autre méthode que Tagliacarne, y a joint la cosmographie, surtout dans la partie relative à la longitude et à la latitude des lieux, avec addition de méridiens et de parallèles "31. Même s'il suit des leçons utiles à son futur Amiralat, Coligny est néanmoins formé comme ses pères : latin, équitation (où il excelle), escrime (ce qui en fait jeune homme un brillant duelliste), jeu de paume, billard.