

numéro

14

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*Marine, État
et Politique*

Vergé-Franceschi – 979-10-231-1841-4

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

**Revue
d'histoire
maritime**

14

Marine, État et Politique

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

Édition papier © Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2011
Édition numérique © Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-802-1
PDF complet – 979-10-231-1820-9

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1821-6
Bruneau, Motte & de Préneuf – 979-10-231-1822-3
Chanet – 979-10-231-1823-0
Lockroy – 979-10-231-1824-7
de Préneuf – 979-10-231-1825-4
Motte – 979-10-231-1826-1
Dard – 979-10-231-1827-8
Bruneau – 979-10-231-1828-5
Girardin-Thibeaud – 979-10-231-1829-2
Coutau-Bégarie – 979-10-231-1830-8
Costagliola – 979-10-231-1831-5
Vial – 979-10-231-1832-2
Vaisset – 979-10-231-1833-9
Boureille – 979-10-231-1834-6
Boniface – 979-10-231-1835-3
Rodger – 979-10-231-1836-0
Poussou – 979-10-231-1837-7
Guilmartin – 979-10-231-1838-4
Rommelse – 979-10-231-1839-1
Rodger – 979-10-231-1840-7
Vergé-Franceschi – 979-10-231-1841-4
Le Mao – 979-10-231-1842-1
Chronique – 979-10-231-1843-8

Mise en page : Compo-Méca s.a.r.l (64990 Mouguerre)
version numérique : 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

SUP

Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris
tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Éditorial.....	5
----------------	---

Première partie

Les marins français et la politique au XX^e siècle

Marine et politique à l'époque contemporaine Jean-Baptiste Bruneau, Martin Motte & Jean de Préneuf.....	11
Marine et politique de 1870 à 1914 : la démocratie entre au port Jean-François Chanet.....	15
Document :les marins vus par un de leurs ministres (1897) Édouard Lockroy.....	23
La politique de républicanisation de la Marine à la belle époque Jean Martinant de Préneuf.....	29
La Royale sans le Roi : le déclin naval français vu par Charles Maurras Martin Motte.....	61
La Marine et les droites nationalistes, de l'entre-deux-guerres à Vichy Olivier Dard.....	89
La Royale et le Roi :les officiers de marine et l'Action française, entre appartenance et imprégnation Jean-Baptiste Bruneau.....	93
Un marin en politique : l'amiral Platon, 1940-1944 Odile Girardin-Thibeaud.....	117
Le regard vide ou la vision politique de l'amiral Darlan Hervé Coutau-Bégarie.....	137
Darlan ou le mirage de la collaboration Bernard Costagliola.....	145
Faux-semblants et ruptures de l'après 1945 Philippe Vial.....	159
La cité idéale de l'amiral Thierry d'Argenlieu à l'épreuve des tumultes du siècle Thomas Vaisset.....	165

La marine et le putsch d'Algérie	
Patrick Boureille.....	183
Le lieutenant de vaisseau Guillaume, de la Marine au putsch et à l'OAS	
Xavier Boniface	199
Conclusion :une spécificité française vue de Grande-Bretagne	
Nicholas A. M. Rodger.....	213

Seconde partie

La révolution militaire navale au xvii^e siècle

Présentation de la table ronde sur la révolution navale	
Jean-Pierre Poussou.....	219
La révolution militaire dans la guerre sur mer au début de l'époque moderne : origines technologiques, résultats opérationnels et conséquences stratégiques	
John F. Guilmartin.....	223
Y a-t-il eu une révolution navale au début de l'époque moderne ? les relations entre la raison économique d'État et la guerre maritime	
Gijs Rommelse.....	239
De la « révolution militaire » à l'État « navalo-fiscal »	
Nicholas Rodger.....	259
La révolution maritime a-t-elle existé en France au xvii^e siècle ?	
Michel Vergé-Franceschi.....	273

Varia

Financer la Marine en temps de conflit : l'exemple de la guerre de la ligue d'Augsbourg (1688-1697)	
Caroline Le Mao.....	285

Chronique

De la terre à la mer. La construction navale militaire française et ses réseaux économiques au xviii^e siècle	
David Plouviez	323
Comptes rendus.....	339

SECONDE PARTIE

La révolution militaire navale
au XVII^e siècle

LA RÉVOLUTION MARITIME A-T-ELLE EXISTÉ EN FRANCE AU XVII^e SIÈCLE ?

Michel Vergé-Franceschi

Professeur à l'Université François Rabelais, Tours

Révolution maritime. Ce mot a fait couler beaucoup d'encre il y a quelques décennies et continue aujourd'hui à alimenter le débat qui nous réunit ce jour en cette belle ville d'Amsterdam. Y a-t-il eu Révolution maritime en France au XVII^e siècle¹ ? En fait, il est tout d'abord nécessaire de définir ce qu'est une « révolution » ? Par définition, le terme nous semble convenir pour désigner quelque chose à la fois de brutal et de rapide, comme la Révolution française. C'est par sa brutalité (un choc) et sa brièveté dans le temps (un temps « court ») qu'une « révolution » nous semble le mieux se distinguer de « l'évolution » qui implique *la* lenteur d'une part et *la* durée – un temps « long » – d'autre part : une longue et lente évolution inscrite sur des décennies, voire des siècles. Si l'on accepte cette définition du mot « révolution » – un événement brutal et rapide –, il est ensuite nécessaire de qualifier cette révolution. Jusqu'à présent, le débat né entre le public et les conférenciers semble inscrit au cœur d'une seule thématique : la révolution technique ; ainsi le passage de la galère – vaisseau long quasi sans artillerie – au vaisseau de guerre – vaisseau rond chargé d'artillerie – ; plus tard, le passage de la voile à la vapeur ; plus tard, le passage du navire « de surface » au bâtiment « sous-marin ». Certes, la révolution technique est importante, indéniable, omniprésente : en témoignent le passage de la caravelle au galion entre 1446 (premières caravelles en bois léger, de Madère dit-on²) au gros galion³ espagnol du tout début des années 1600, aux flancs ventrus

1 Michel Vergé-Franceschi, *Campagnes de mer sous Louis XIV (1643-1715)*, édition critique des *Mémoires* du marquis de Villette-Mursay, Paris, Tallandier, 1991 ; *id.* (en collaboration), *Le Règne de Louis XIV (1661-1715)*, Paris, Tallandier/Historia, 1998 ; *ibid.*, « La marine de Louis XIV », *Historia thématique*, janv.-fév. 2000, p. 50-55 ; *ibid.*, « Louis XIV et la mer », *Historia thématique*, 1995, n° 36, p. 76-83 ; *ibid.*, « Louis XIV et les colonies », *Historia thématique*, janvier-février 2000, p.14-19 ; *ibid.*, « Il décide (Louis XIV), ils exécutent », *Historia thématique*, juillet-août 2005, n° 96, p. 34-41.

2 Voir Michel Vergé-Franceschi, *Henri le Navigateur (1394-1460)*, Paris, Le Félin, 1994, réédité sous le titre *Un prince portugais au xve siècle*, Paris, Le Félin, 1998.

3 Le galion est le nom générique donné à tous les vaisseaux de haut bord de 1550 à 1650, tant en Méditerranée que dans les mers du Ponant. Son apparition est loin d'être une révolution car il est l'héritier de la caravelle et de la caraque.

pour ramener les métaux précieux d'Amérique ; plus tard, le passage du simple calfatage d'étoupe au doublage des coques en cuivre (fin XVIII^e siècle) ; mais elles étaient déjà parfois recouvertes de gros clous à grosses têtes de plomb, dès le Moyen Âge et le doublage en cuivre est plutôt le résultat d'une lente évolution que d'une vraie révolution technique⁴ née dans l'esprit de quelque maître-constructeur de marine⁵. Le passage du bois au fer, du vent⁶ à la chaudière, sont de vraies révolutions ; mais elles sont postérieures.

En ce qui nous concerne nous commencerons par évoquer une vraie « révolution psychologique », une révolution des « esprits » au début du XVII^e siècle.

La mer est un monde pour commencer ibérique⁷, au cœur des préoccupations portugaises⁸ de la dynastie des Aviz, dès 1415 (prise de Ceuta par João I^{er} d'Aviz), et même avant (pour les archipels océaniques : Canaries, Açores). Après le franchissement du cap Bojador (1434) par Gil Eanes⁹, puis celui du cap de

274

4 Déjà les Romains recouvraient leurs coques de clous de bronze pour éviter la corrosion. Au XVI^e siècle, plusieurs coques étaient doublées de feuilles ou « toiles » de plomb. Au XVII^e siècle, on parle de « mailletage » : quelques coques sont recouvertes de clous à grosse tête qui se touchent les uns les autres. Le terme de « doublage » est déjà utilisé par Guillet en 1678 : « Doublage est un second bordage ou un revêtement de planches de chêne ou de sapin, épaisses d'un pouce et demi, qu'on met par dehors aux navires qui vont entre les tropiques (pour) empêcher... les vers qui s'engendrent dans ces mers là ». Le doublage est donc une évolution. Le cuivre en revanche est une innovation révolutionnaire qui n'est pas du reste une amélioration exceptionnelle : son poids réduit la marche du navire ; et « le voisinage du cuivre... occasionnait la corrosion et la destruction du fer » (Lescallier, 1797). - Voir Michel Vergé-Franceschi (dir.), *Dictionnaire d'Histoire maritime*, collection Bouquins, Paris, R. Laffont, 2002, p. 497.

5 Michel Vergé-Franceschi, « Les constructeurs de marine toulonnais aux XVII^e et XVIII^e siècles : une société à part entre noblesse et monde ouvrier de l'arsenal », *Revue d'histoire maritime*, n° 9, 2008, p. 231-250.

6 Michel Vergé-Franceschi, *Voiles et voiliers au temps de Louis XIV*, édition critique de l'*Album de Jouve* (1679), Paris, Du May, 1992, réédité sous le titre *La France maritime au temps de Louis XIV*, Le Layeur, 2001 ; *id.*, en collaboration avec Éric Rieth., *La Voile, Historia thématique*, 1998, n° 52, p. 28-32.

7 Philippe Masson et Michel Vergé-Franceschi (dir.), *La France et la mer au siècle des grandes découvertes (1492-1591)*, Paris, Tallandier, 1993.

8 Michel Vergé-Franceschi, « Le Portugal à la découverte de l'Afrique au XV^e siècle », dans *Communications du Comité de Documentation historique de la Marine*, Vincennes, 1997 ; *id.*, « Henri le Navigateur : un découvreur au XV^e siècle », CERMA, Rochefort, 1998, t. XII, p. 37-43 ; *ibid.*, « Henri le Navigateur (1394-1460) : de la cour des Aviz à la découverte océane », dans J.-P. Poussou, R. Bauray et al. (dir.), *Monarchies, noblesses et diplomaties européennes, Mélanges en l'honneur de J.-F. Labourdette*, Paris, PUPS, 2005, p. 19-31.

9 Pour ces années, voir Michel Vergé-Franceschi, « L'année 1421 dans le monde », *Historia thématique*, n° 1421, 2007, p. 56-57 ; *id.*, « Les Découvreurs : là-bas, il y a un Nouveau Monde », *L'Express*, 25 juillet 2005, p. 68-71.

Bonne-Espérance par Bartolomeo Dias (1487), enfant de l'Algarve, les Portugais perdent un instant la main avant que Vasco de Gama¹⁰ n'arrive à Calicut (1498). Christophe Colomb – Génois¹¹ – récupère la mise portugaise et, en 1492, c'est lui qui dote la Castille d'Isabelle la Catholique d'un Nouveau Monde. Résultat, la mer et l'océan se retrouvent ibériques à l'époque de Charles Quint et de Philippe II, et la France des Valois se désole avec François I^{er} d'être exclue « du partage d'Adam » depuis les bulles alexandrines d'Alexandre VI Borgia de 1493. Par conséquent, le cardinal duc de Richelieu opère une vraie « révolution » psychologique dans le royaume lorsqu'il décide de doter la France de Louis XIII du « Trident de Neptune » qu'il souhaite arracher à l'Espagne triomphante du Siècle d'Or. Pour cela, un symbole fort est nécessaire. Jusqu'à Richelieu, l'Hôtel de ville de Toulon regarde la montagne qui domine le port : le Faron. Richelieu ordonne aux consuls¹² toulonnais d'acheter la maison mitoyenne de l'Hôtel de ville, au sud : celle dont la façade, sur le quai, regarde la Méditerranée. Puis, on fait communiquer les deux immeubles et une monumentale porte d'entrée est percée sur le quai : celle du nouvel Hôtel de ville de Toulon. Désormais, le premier port de guerre français (depuis Charles VIII) regardera non plus le Faron mais la Méditerranée¹³ ! Il y a là une vraie « révolution mentale » au plus haut niveau de l'État, le cardinal étant Grand-maître de la Navigation et Commerce de France de 1627 à 1642, charge créée par Louis XIII pour lui en remplacement des différentes Amirautés de Bretagne, de Provence, de Guyenne et de France.

Ceci aussi constitue une vraie « révolution ». Jusqu'à Richelieu¹⁴, les hommes comme Coligny¹⁵, Amiral de France, n'avaient autorité que sur les côtes

- 10 Michel Vergé-Franceschi, « Le voyage de Vasco de Gama à Calicut, 1498 », *Historia thématique*, 1998, p. 60-66 ; *id.*, « La volta, la double volta et la découverte du Brésil par Cabral en 1500 », *Historia thématique*, 2000, p. 58-59.
- 11 Michel Vergé-Franceschi, « Christophe Colomb, natif de Calvi ? Une énigme résolue », dans M. Vergé-Franceschi (dir.), *Les Grands Arsenaux du Moyen Âge au XVIII^e siècle*, Ajaccio, Piazzola, 2007, p. 113-149.
- 12 Michel Vergé-Franceschi, « Les consuls et les échevins dans les villes portuaires en France », dans J.-P. Poussou (dir.), *Les Sociétés urbaines au XVII^e siècle, Angleterre, France, Espagne*, Paris, PUPS, 2007, p. 95-125.
- 13 Michel Vergé-Franceschi, *Toulon, Port royal (1489-1789)*, Paris, Tallandier, 2002 ; *id.*, « Toulon dans les guerres des XVII^e et XVIII^e siècles », dans *Méditerranée, Mer ouverte*, Malte, Fondation internationale-Malte, 1997, t. I, p. 181-191.
- 14 Michel Vergé-Franceschi, « Richelieu et la mer », *Historia thématique*, 1994, n° 32, p. 76-81 ; *id.*, « La guerre de Trente Ans sur mer : 1618-1648 », *Cols Bleus*, n° 2448, p. 4-9, 1998 ; *ibid.*, « La guerre de Trente Ans sur mer », dans *Nouveaux regards sur la Guerre de Trente Ans*, Paris, ADDIM, 1999, p. 115-131.
- 15 Michel Vergé-Franceschi, « L'Amirauté de France dans la deuxième moitié du XVI^e siècle (1540-1626) : un enjeu entre catholiques et protestants » et « Conclusions » du colloque international Coligny (Université de La Rochelle, 1996), dans Martine Acerra et Guy Martinière (dir.), *Coligny et la mer*, Paris, PUPS, 1998, p. 35-43 ; *id.*, « Les Amiraux de France (XVI^e-XVII^e siècles) », *Revue d'histoire maritime*, n° 12, 2010, p. 109-117.

d'Île-de-France dépendant du ressort du parlement de Paris (Île-de-France et Normandie). L'Amiral de France (Coligny, assassiné en 1572 lors de la Saint-Barthélemy, parce que huguenot¹⁶) n'avait autorité qu'à Paris et Rouen ! À Brest (moins de deux mille habitants en 1665), à Saint-Malo, un Amiral de Bretagne concurrençait l'Amiral de France. À Toulon et Marseille, l'Amiral de Provence concurrençait ce même Amiral et son collègue Général des galères de France. À Bordeaux, La Rochelle et Brouage, l'autorité appartenait à l'Amiral de Guyenne. Il a fallu une vraie « révolution des esprits » pour que Richelieu fasse passer ces structures, héritées de la féodalité, à des structures centralisatrices : l'État moderne remplace les anciennes amirautés médiévales. Mais le Levant (les côtes de Méditerranée) n'est réuni au Ponant (les côtes atlantiques) que par Jean-Baptiste Colbert¹⁷ à partir de 1661/1669.

276

Cette « révolution des esprits » passe aussi par une « révolution *mentale* » qui s'opère chez les contemporains les plus avisés. La mer est espace roturier : les pirates sortent du peuple ; le vieil Abraham Duquesne¹⁸ (v. 1570-1635) est fils de cordonnier normand ; à ce titre, il pille les cargaisons des navires marchands bretons ! Si un pirate est reconnu comme un marin redoutable, en période de guerre, l'État n'hésite pas à l'embaucher ce qui fait de lui un corsaire : c'est le cas d'Abraham Duquesne. Et si ce corsaire est un marin utile au royaume, il est intégré dans la marine royale : Abraham Duquesne devient capitaine de vaisseau (1626) ; il fait alors de ses trois fils des « écuyers » dès 1646 ; ce qui fait de son fils aîné – Abraham II Duquesne (v.1604-1688) – un « baron d'Indret » (1650), puis un « marquis du Quesne » (1682). Le Dunkerquois Jean Bart (1650-1702)¹⁹ est anobli et devient « le chevalier Bart » (1694), de même que le Malouin René Trouin²⁰ (1673-1736), sieur du Guay, devient Duguay-Trouin,

16 Michel Vergé-Franceschi, « Les protestants et la mer : le cas d'Abraham Duquesne (1604-1688) », Rochefort, CERMA, 1998, t. XIV, p. 43-67 ; *id.*, « La clientèle de Mme de Maintenon dans la Marine du Roi », dans *Autour de Françoise d'Aubigné, marquise de Maintenon*, Cahiers d'Aubigné, Paris, Champion, 1999, t. II, p. 281-294. - Voir aussi Mickaël Augeron (dir.), *Les Protestants et la mer*, t. I, Paris, PUPS, 2010.

17 Michel Vergé-Franceschi, *Colbert (1619-1683), La politique du bon sens*, Paris, Payot, 2003, réédité en *Livre de poche*, Paris, 2005 ; *id.*, « Colbert et la marine française », *Bulletin d'études de la Marine*, n° 30, décembre 2004, p. 70-77 ; *id.*, « Colbert aux manettes », *Historia thématique*, juillet-août 2005, n° 96, p. 74-76.

18 Michel Vergé-Franceschi, *Abraham Duquesne (1610-1688), marin huguenot du Roi-Soleil*, Paris, France-Empire, 1996.

19 Michel Vergé-Franceschi, « Jean Bart (1650-1702) », *Cols Bleus*, n° 2478, p. 10-14 et n° 2479, p. 12-16 ; *id.*, « Les Bart, une dynastie d'officiers généraux de la Marine royale », dans Silvia Marzagalli et Hubert Bonin (dir.), *Négoce, Ports et Océans xv^e-xx^e siècles, Mélanges offerts à Paul Butel*, Pessac, Presses universitaires de Bordeaux, 2000, p. 371-389.

20 Michel Vergé-Franceschi, « Duguay-Trouin (1673-1736). Un corsaire, un officier général, un mythe », *Revue historique*, 1996, n° 598, p. 333-353.

anobli en 1709. Les esprits éclairés du XVII^e siècle ont compris que la mer devait changer d'état : d'un statut *roturier*, de marchand, de négociant, de transporteur, elle doit voguer vers un statut *nobiliaire* d'officier des vaisseaux du Roi, vers un statut de gentilhomme. Dès 1626, le Père jésuite Georges Fournier²¹ souhaite que la mer anoblisse. Richelieu le suit et un édit de 1626 de Louis XIII déclare que le grand commerce maritime (le négoce) ne fera point déroger à noblesse²², ce que Colbert confirmera en 1669, d'où un édit de Louis XIV qui répète que le négoce par mer ne fait point déroger à la différence du petit commerce au détail (celui des boutiquiers²³).

Ces trois éléments : une France qui regarde la Méditerranée à partir de l'Hôtel de ville de Toulon ; un royaume avec des charges maritimes centralisées : la Grande maîtrise de la Navigation et Commerce de France (qui existe de 1626 à 1669) ; et une mer qui passe d'un statut roturier à une qualité nobiliaire constituent trois bons exemples de révolution psychologique, de révolution des esprits à partir de Richelieu.

La « révolution » est aussi étatique : un pirate²⁴ est un marin « privé ». Il pille une cargaison comme un vrai voleur des mers, ce qu'il est. Le pirate est un mauvais sujet, sans foi ni loi, qui risque d'être « pendu haut et court » à la plus haute vergue de son navire s'il est capturé. Mais il peut s'enrichir et Abraham Duquesne le Vieux peut prendre une cargaison de 50 000 livres en une seule

21 *Dictionnaire d'Histoire maritime*, notice « Georges Fournier », *op. cit.*, p. 624.

22 *Dictionnaire d'Histoire maritime*, notice « Noblesse et Marine », *op. cit.*, p. 1049-1053 ; *id.*, « Noblesse bretonne et généralat maritime (1661-1774) », dans M. Acerra, J.-P. Poussou et A. Zysberg (dir.), *État, Marine et Société. Hommage à Jean Meyer*, Paris, PUPS, 1996, p. 409-429 ; *ibid.*, « Marine et naissance : La noblesse, un modèle social ? », dans *La Noblesse de la fin du XVII^e au début du XX^e siècle*, Biarritz, Atlantica, 2002, p. 43-65.

23 Michel Vergé-Franceschi, *La Société française au XVII^e siècle*, Paris, Fayard, 2006.

24 Pour les pirates et la piraterie, l'ouvrage de Daniel Defoe (dit capitaine Johnson), *Histoire générale des plus fameux pirates*, Paris, Phébus libretto, paru en 1726, réédité en 2 vol., reste incontournable car c'est à partir de celui-ci que s'est construite la légende des flibustiers et pirates. Retenons aussi : Philip Gosse, *Histoire de la piraterie*, Paris, Payot, 1978 ; Philippe Jacquin, *Sous le pavillon noir. Pirates et flibustiers*, Paris, Gallimard, 1988, bon résumé de la geste pirate bien illustré ; Gérard A. Jaeger (dir.), *Vues sur la piraterie. Des origines à nos jours*, Paris, Tallandier, 1992 ; Jean-Pierre Moreau, *Une histoire des pirates des mers du Sud à Hollywood*, Paris, Le Seuil, 2007 ; Gilles Lapouge, *Les Pirates. Forbans, flibustiers, boucaniers et autres gueux de mer*, Paris, Phébus, libretto, réédit. 2001 ; Michel Le Bris a synthétisé la recherche en publiant sous sa direction *L'Aventure de la flibuste*, Abbaye Daoulas, Paris, Éditions Hoëbeke, 2002 : l'ouvrage revisite l'histoire et les mythes de la piraterie dans l'espace caraïbe ; M. Le Bris et Virginie Serna, *Pirates et flibustiers des Caraïbes*, Catalogue d'exposition, Abbaye Daoulas, Paris, Hoëbeke, 2001 ; Jean Meyer, notice « piraterie », *Dictionnaire d'histoire maritime*, *op. cit.*, p. 1138-1143.

prise ! Or, un capitaine des vaisseaux du Roi, sous Richelieu, reçoit une solde de 2 000 livres annuelles ; 1 800 sous Colbert (s'il est jeune « à la basse paye ») ; 2 400 s'il est âgé « à la haute paye »²⁵. Faire passer un pirate de renom au service du Roi, lui donner une solde qui devra lui permettre de gagner en vingt-cinq ans ce qu'il pouvait gagner en une seule prise relève de l'exploit étatique ! Richelieu y est parvenu ! En créant une solde régulière pour les officiers de vaisseau à partir de 1631, il a transformé les marins, pirates épisodiques, en officiers réguliers, rémunérés par le Roi, véritable privilège assimilant tout officier au second ordre (la noblesse) et non plus à la roture. L'officier est certes peu rémunéré, mais, officier des vaisseaux du Roi, il a pour lui la gloire²⁶ et le statut, même s'il y perd en fortune. De marin « privé », l'officier devient un marin « d'État » à l'origine de la fonction publique d'aujourd'hui (avec des pensions de retraites, des pensions pour les invalides, des pensions de réversion (déjà !) pour les veuves, d'autres pour les enfants des officiers morts au combat, devenus « enfants de l'État » et ancêtres des « pupilles de la nation », etc...). Il y a là une « royalisation » du métier de la mer ce qui est une vraie « révolution ».

Mais, jusqu'en 1669 – héritier des Amiraux de France –, c'est le Grand-maître qui choisit la totalité des personnels de la Marine : Richelieu (1626-1642), Maillé-Brézé (1642-1646), Anne d'Autriche (1646-1650), le duc de Vendôme (1650-1665), le duc de Beaufort (1665-1669). Une fois Beaufort mystérieusement disparu à Candie (25 juin 1669 à l'aube)²⁷, le choix des personnels de la Marine revient non à Colbert, secrétaire d'État à la marine (1669-1683), mais au Roi. La « royalisation » s'affirme.

Elle s'affirme aussi à travers les noms imposés aux vaisseaux de guerre à partir de 1670, lesquels doivent tous évoquer le Roi, sa grandeur, sa clémence, sa force, son courage, sa magnanimité, et non plus la grandeur de ses « domestiques » : tel le *Jules* (ainsi appelé du temps de Mazarin), le *Vendôme* (appelé ainsi du temps du duc César de Vendôme), ou le *Duc* (du temps de son fils Beaufort)²⁸.

25 Michel Vergé-Franceschi et André Zysberg, « Qui étaient les capitaines de vaisseau du Roi-Soleil ? », *Revue historique*, 1992, n° 582, p. 311-339.

26 Michel Vergé-Franceschi, « La gloire du roi sur mer (XVII^e-XVIII^e siècles) », dans Bernard Barbiche, Jean-Pierre Poussou et Alain Tallon, *Pouvoirs, contestations et comportements dans l'Europe moderne. Mélanges en l'honneur du professeur Yves-Marie Bercé*, Paris, PUPS, 2005, p. 421-435 ; *id.*, « La société maritime des XVII^e et XVIII^e siècles à travers les archives de la marine », *Revue historique des Armées*, 1988, n° 2, p. 78-89.

27 Pour le duc de Beaufort, voir Michel Vergé-Franceschi, *Le Masque de fer*, Paris, Fayard, 2010.

28 Michel Vergé-Franceschi, « La gloire du roi sur mer, XVII^e-XVIII^e siècles », art. cit. ; on y trouve une liste du nom des vaisseaux du règne de Louis XIV.

La centralisation ne cesse de s'accroître : un Grand-maître tenu en bride par Colbert du temps de Vendôme (1661-1665) ; puis un secrétaire d'État tout-puissant aux ordres du Roi : Colbert (1665/1669-1683) du vivant de Beaufort et surtout après la mystérieuse disparition de celui-ci (25 juin 1669). Une Marine du Levant réunie à celle du Ponant. Des officiers nommés par le Roi. Des officiers anoblis par le Roi. Tout ceci procède de la « montée de l'État moderne » abusivement appelée « montée de l'absolutisme » ou « monarchie absolue » tout au long du XVII^e siècle.

C'est à ces deux révolutions – psychologique (révolution des esprits) et étatique (naissance de l'État moderne) – que se surajoute la révolution « technique » qui n'a pu exister que suite à la mutation des esprits. La mer devenant espace d'État, il a fallu des flottes d'État pour défendre outre-mer les colonies et les ressources lointaines de ces mêmes États. Ces flottes ont dû s'adapter à l'éloignement de ces territoires.

La galère – réduite à l'espace méditerranéen – est devenue obsolète de par sa quasi-impossibilité de sortir du détroit de Gibraltar. Mais en matière de galères, la « révolution » – *brutale et rapide* – n'eut lieu qu'en 1748 avec la suppression par Louis XV du corps des galères installées à Marseille et leur réunion au corps des vaisseaux de Toulon. En quelques jours prend fin une histoire deux fois millénaire, les galères²⁹ remontant à l'Antiquité gréco-romaine. C'est une vraie « révolution ».

Révolution technique aussi avec l'apparition de l'artillerie embarquée à partir de 1498-1502. La flèche et l'arc ont vécu même si la bataille de Lépante (1571) a réussi le tragique exploit de tuer pas moins de trente mille hommes avec seulement des flèches en à peine cinq ou six heures. Si le canon monte à bord, la rame utilisée sur les flancs du navire est contrainte de disparaître : ces mêmes flancs vont donc se charger de canons et réduire au chômage les pauvres rémolats³⁰. Le vaisseau puissamment muni d'artillerie et haut sur l'eau – d'où son nom de « vaisseau de haut-bord » – succède à la galère, basse sur l'eau, d'où son nom de navire de bas-bord.

Mais si le vaisseau et les canons succèdent à la galère, le combat change totalement de tactique : au choc frontal imposé depuis l'Antiquité par l'éperon

29 Les travaux sur les galères de France sont nombreux : voir notamment ceux réalisés par André Zysberg, Marc Vigié, René Burlet.

30 Ouvriers qui fabriquent les rames.

de bronze des galères, à la proue, succède le combat en ligne, les vaisseaux se suivant en file indienne, de cent vingt toises en cent vingt toises (soixante mètres), d'où leur nom de « vaisseaux de ligne ».

Bref, la révolution technique repose essentiellement sur ces trois aspects : disparition des galères obsolètes dès la fin du XVII^e siècle lors de la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697) même si certaines passent de Rochefort à Dunkerque en 1690 où les galériens de couleur sont les premiers Noirs vus par les habitants ; embarquement d'une artillerie de plus en plus lourde sur le pont, les deux ponts, puis les trois ponts, des vaisseaux de guerre des puissances européennes ; et enfin, apparition du combat en ligne que le bailli de Suffren (1729-1788)³¹ bousculera dans l'Inde, comme on le faisait déjà au XVII^e siècle à Guétaria³² du temps du cardinal de Sourdis (1638) et à Palerme³³ du temps de Duquesne (1676).

280

La révolution « maritime » existe donc au XVII^e siècle car ces choix psychologiques et sociaux, étatiques et nationaux, techniques et militaires ont engendré une nouvelle époque : celle des puissances maritimes³⁴ qui montrèrent aux États ce dont la mer était capable, et, quatre siècles plus tard, la Bataille de l'Atlantique a prouvé mieux que tout que Richelieu avait raison d'écrire en 1626 : « Qui veut dominer la terre, doit dominer la mer ». À côté de cette révolution, nombre d'éléments portent témoignage d'évolutions lentes : les peurs, les légendes, le bestiaire marin médiéval, les sirènes, dragons et autres monstres marins commencent à disparaître³⁵ même si les Bordelais croient encore à une attaque de leur port par un régiment de baleines aux yeux rouges et serts de diamants à la fin du règne de Louis XVI ! Les hommes du temps commencent à mieux connaître la faune et la flore des autres continents³⁶. Les ménageries se peuplent

31 Michel Vergé-Franceschi, *La Royale au temps de l'amiral d'Estaing*, Paris, La Pensée universelle, 1977 ; *id.*, *La Marine française au XVIII^e siècle*, Paris, SEDES, 1996.

32 Michel Vergé-Franceschi, *Chronique maritime de la France d'Ancien Régime (1492-1792)*, Paris, SEDES, 1998.

33 Michel Vergé-Franceschi, ouvr. en coll., à paraître à Amsterdam en 2011, *Michel de Ruyter (1609-1676)*.

34 Michel Vergé-Franceschi, « Les politiques et le développement de la puissance maritime sous l'Ancien Régime », dans Christian Buchet (dir.), *La Puissance maritime*, Paris, PUPS, 2004, p. 555-563.

35 Michel Vergé-Franceschi, *La Mer*, collection « Les Symboles », Paris, éd. Ph. Lebaud, 1998.

36 Michel Vergé-Franceschi, « La mer et l'animal (1^{er} volet) : des animaux à conserver ou à consommer », dans *Stantari, Histoire naturelle et culturelle de la Corse*, n° 10, août-octobre 2007, p. 57-61 ; *id.*, « Des animaux et des hommes : Des animaux à éviter : les animaux fantastiques », *Stantari*, n° 11, novembre-décembre 2007, p. 53-57 ; *ibid.*, « La mer et l'animal (3^e volet) : D'autres animaux à éviter », dans *Stantari*, mai-juillet 2008, n° 13, p. 53-57 ; *id.*, « La mer et l'animal (4^e et dernier volet) : Des animaux à débarquer », dans *Stantari*, août-octobre 2008, n° 14, p. 51-57 ; *id.*, « La mer, monde du divin et des superstitions », dans

d'animaux exotiques depuis les premières importations dues à Henri le Navigateur, François I^{er} ou la mère de Charles le Téméraire. Mais Samuel Champlain continue à se lamenter : « Dieu ne permettra jamais à l'homme de découvrir la longitude » (1635). La révolution des horloges marines est à peine amorcée, mais les sciences ne cessent de progresser³⁷ : mathématiques, hydrographie, astronomie, physique. Si la France doit attendre Bougainville³⁸ pour réaliser son premier tour du monde, les marins de Magellan³⁹ ont réalisé une circumnavigation révolutionnaire depuis longtemps. Mais à son bord, Bougainville est contraint de faire manger du rat au prince de Nassau comme Magellan le faisait plus de deux siècles plus tôt avec ses équipages. Évolution ? Révolution ? Faux débat ? Vraie question ? Pérennité surtout. Pérennité des éléments (la mer), pérennité des traditions (celle des marins, le passage de la ligne), pérennité des hommes, de leurs moyens « les moyens du bord », de leurs peurs, de leurs souffrances, de leurs espérances, de leurs croyances et les horloges marines pas plus que les GPS ne privent d'ex-voto les chapelles des marins. Les mots s'envolent. Les maux demeurent : le scorbut⁴⁰, terrible ; le naufrage : redouté ; la mort à l'ennemi, recherchée.

M. Vergé-Franceschi (dir.), *Mer et Religion*, Piazzola, Ajaccio, 2008, p. 11-45 ; *id.*, « La mer, le lièvre et la tortue », dans Jean Mondot et Philippe Loupès (dir.), *Provinciales. Hommage à A.-M. Cocula*, 2009, Pessac, Presses universitaires de Bordeaux, 2009, p. 415-439.

- 37 Michel Vergé-Franceschi, « Les mathématiques dans la marine du temps du chevalier de Borda », *Catalogue d'exposition Musée de Borda, 1999* ; *id.*, « Les marins portugais à l'époque de Zurara : des ethnographes avant l'ethnographie », dans Sophie Linon-Chipon et Daniela Vaj (dir.), *Relations savantes. Voyages et discours scientifiques*, Paris, PUPS, 2002, p. 13-24 ; *id.*, « Écrits et découvertes maritimes au temps de la Renaissance », *Bulletin de l'Association des Historiens modernistes des Universités françaises*, 2003, p. 97-124 ; *id.*, « L'art de naviguer passe par Chambéry, Le père Milliet de Challes, un jésuite professeur des gardes de la marine en 1677 », dans *Les Savoyards dans le monde*, Société savoisiennne d'Histoire et d'archéologie, XCIV, 1992, p. 63-71 ; *id.*, « Le chevalier de Borda », *Catalogue d'exposition Musée de Borda*, Dax, 1999 ; *id.*, « Deux portulans pour un seul homme : les Chabert, les Chabert-Cogolin, les Cuers-Cogolin, une dynastie d'officiers savants, cartographes et astronomes », CERMA, Rochefort, 2000 ; *id.*, « Le langage des couleurs, pavillons et signaux. Manuscrit du comte de Toulouse », *Mémoires de la Mer*, Paris, l'Iconoclaste, 2005, p. 66-69 ; *id.*, « De la relation de voyage dieppoise au traité de marine parisien », p. 27-49, dans Annie Charon, Thierry Claerr et François Moureau (dir.), *Le Livre maritime au siècle des Lumières : édition et diffusion des connaissances maritimes (1750-1850)*, Paris, PUPS, 2005, p. 27-49.
- 38 Michel Vergé-Franceschi, *Les Officiers généraux de la marine royale, origines, condition, services*, Paris, Librairie de l'Inde, 1990 ; *id.*, *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*, Paris, CNRS, 1991.
- 39 Michel Vergé-Franceschi, « Magellan », *Historia Spécial, Ces grands hommes qui ont fait l'Histoire*, n° 700, avril 2005, p. 80.
- 40 Ces thèmes ont fait l'objet ces dernières années de beaux colloques réalisés sous la direction de Christian Buchet à l'Institut catholique de Paris. Nous y avons nous-même participé en réalisant les Conclusions du colloque international *Les Naufrages*, Paris, Champion, 2000, et une communication : « Les Gérontes à la mer », Actes du colloque international, dans Christian Buchet *et al.* (dir.), *L'Homme, la santé, la mer*, 1995, Paris, Champion, 1997, p. 253-271.

