

numéro

21

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*Les nouveaux enjeux
de l'archéologie sous-marine*

Tiré à part

II. Antoine Rivault – 979-10-231-1268-9



*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

n° 21 • 2015/2

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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2015

© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN PAPIER : 979-10-231-0502-5

ISBN PDF COMPLET : 979-10-231-1255-9

TIRÉS À PART EN PDF :

- I-1. Marie-Yvane Daire *et al.* – 979-10-231-1256-6
I-1. Michel L'Hour – 979-10-231-1257-3
I-1. Christophe Cérino – 979-10-231-1258-0
I-1. Blair Atcheson *et al.* – 979-10-231-1259-7
I-2. Vincent Dumas *et al.* – 979-10-231-1260-3
I-2. Pierre Poveda – 979-10-231-1261-0
I-2. Alexandra Grille – 979-10-231-1262-7
I-3. Emmanuel Nantet – 979-10-231-1263-4
I-3. Gaëlle Dieulefet – 979-10-231-1264-1
I-3. Jerzy Gawronski – 979-10-231-1265-8
I. Gérard Le Bouëdec – 979-10-231-1266-5
I. Glossaire – 979-10-231-1267-2
II. Antoine Rivault – 979-10-231-1268-9
II. Claire Boër – 979-10-231-1269-6
II. Olivier Lopez – 979-10-231-1270-2
II. Irina Tsitocitch-Kozlova – 979-10-231-1271-9
II. Pierre Caillousse – 979-10-231-1272-6
II. Raphaël Ramos – 979-10-231-1273-3
II. Jean-Baptiste Blain – 979-10-231-1274-0
Varia. Laura Le Goff, Catherine Dupont – 979-10-231-1275-7
Varia. Pierre Le Bot – 979-10-231-1276-4
Varia. Guillemette Crouzet – 979-10-231-1277-1
Varia. Jean-Marie Kowalski – 979-10-231-1278-8
Chronique, position de thèse – 979-10-231-1279-5
Comptes rendus – 979-10-231-1280-1

Maquette et réalisation : Compo Meca Publishing (64990 Mouguerre)
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren
Versions PDF : 3d2s (Paris)

SUP

Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

fax : (33)(0)1 53 10 57 66

sup@sorbonne-universite.fr
<https://sup.sorbonne-universite.fr>

SOMMAIRE

Avant-propos7

Éditorial

Jean-Pierre Poussou9

I. DOSSIER

LES NOUVEAUX ENJEUX DE L'ARCHÉOLOGIE SOUS-MARINE

Les nouveaux enjeux de l'archéologie sous-marine

Christophe Cérino, Michel L'Hour, Éric Rieth 15

LES NOUVELLES PROBLÉMATIQUES DE LA RECHERCHE

Les apports de l'archéologie subaquatique au projet européen « *Arch-Manche* »

Marie-Yvane Daire, Catherine Dupont, Loïc Langouët, Laetitia Le Ru, Grégor Marchand,
Chloé Martin, Garry Momber, Pau Olmos, Julie Satchell, Lauren Tidbury 21

De la mer à la *Lune* : la longue marche des archéologues sous-marins français vers
les abysses

Michel L'Hour45

Les épaves de la Bataille de l'Atlantique au Pays de Lorient : enjeux scientifiques,
patrimoniaux et de valorisation

Christophe Cérino67

Retour en Normandie : prospections archéologiques de l'*US Navy* sur la flotte
immergée de l'Opération *Neptune*

Blair Atcheson, Robert Neyland, Alexis Catsambis85

LES NOUVELLES TECHNOLOGIES AU SERVICE DE LA RECHERCHE SUBAQUATIQUE

Application de la photogrammétrie en archéologie navale

Vincent Dumas, Philippe Groscaux †, Giulia Boetto 127

Méthode de restitution des navires antiques : nouveaux outils et nouvelles analyses des restitutions en archéologie navale Pierre Poveda	157
---	-----

L'épave de l'Aber Wrac'h 1 : entre tradition (maquette) et innovation (3D) Alexandra Grille	181
--	-----

LES NOUVEAUX ENJEUX DE VALORISATION DE LA RECHERCHE

Le gouvernail antique : bilan et perspectives Emmanuel Nantet	197
--	-----

Échanges maritimes et culture matérielle : une approche par l'analyse des mouillages et des céramiques, xv ^e -xviii ^e siècles Gaëlle Dieulefet	207
---	-----

4 Navires et villes en archéologie maritime : le navire de la <i>VOC Amsterdam</i> et l'archéologie biographique de la ville d'Amsterdam au xviii ^e siècle Jerzy Gawronski	231
--	-----

CONCLUSIONS

Synthèse de la table ronde interdisciplinaire du 15 avril 2014 : « Archéologie sous-marine, histoire et patrimoine maritime : les nouveaux enjeux de la recherche » Gérard Le Bouëdec	263
--	-----

Glossaire Éric Rieth	267
-------------------------------	-----

II

PRÉSENTATION DE LEURS RECHERCHES PAR LES DOCTORANTS EN HISTOIRE MARITIME (LORIENT, JUIN 2014)

Le duc d'Étampes et la Bretagne : être gouverneur d'une province maritime au xv ^e siècle (1543-1565) Antoine Rivault	281
--	-----

Entre terre et mer : cadre de vie, culture matérielle et destins de marins provençaux au xviii ^e siècle Claire Boër	293
---	-----

Travailler chez l'autre, vivre avec ? En Barbarie avec les employés de la Compagnie royale d'Afrique au xviii ^e siècle Olivier Lopez	307
--	-----

La présence russe dans le Pacifique Sud sous le règne du tsar Alexandre I ^{er} (1801-1825) Irina Tsitovitch-Kozlova	319
La transformation des littoraux de la pointe du Médoc de la fin du xvi ^e au milieu du xix ^e siècle: problématique, sources et méthodes d'analyse Pierre Caillosse	329
La Marine américaine et la réorganisation du renseignement au lendemain de la Seconde Guerre mondiale Raphaël Ramos	343
Les <i>U-Boot-Bunker</i> construits dans les villes portuaires françaises de la côte atlantique: des lieux aux multiples fonctionnalités (1940-2010) Jean-Baptiste Blain	357

III
VARIA

L'exploitation des ressources marines par les populations médiévales: un premier bilan des coquillages découverts en contexte archéologique entre Manche et Garonne Laura Le Goff, Catherine Dupont	367
« Beaucoup de mal et peu d'honneur » : la Marine royale en guerre contre Tunis et Tripoli (1727-1729) Pierre Le Bot	389
« Boutres tricolores, boutres de discorde » : Britanniques et Français en Oman et dans le nord de l'océan Indien à la fin du xix ^e siècle Guillemette Crouzet	407
D'une rive de la rade de Brest à l'autre, une nouvelle École navale pour une nouvelle Marine Jean-Marie Kowalski	435

IV
CHRONIQUE

Jean Boudriot (1921-2015)	463
Paul Butel (1931-2015)	465
Entre tradition et innovation: itinéraire d'un marin, Edmond Paris (1806-1893) Position de thèse de Géraldine Barron-Fortier	471

v
COMPTES RENDUS

Jean-François Henry, <i>L'île d'Yeu dans la Grande Guerre. Chronique de la vie quotidienne</i>	477
Alain Blondy (avec la collaboration de Jean Bérenger), <i>Documents consulaires : Lettres reçues par le chargé d'affaires du Roi à Malte au XVIII^e siècle</i>	479
Christian Borde et Christian Pfister (dir.), <i>Histoire navale, histoire maritime. Mélanges offerts à Patrick Villiers</i>	481
Jean de Préneuf, Éric Grove et Andrew Lambert (dir.), <i>Entre terre et mer. L'occupation militaire des espaces maritimes et littoraux</i>	484

AVANT-PROPOS

L'ampleur de ce numéro 21, son caractère largement technique et en même temps innovant sont le fruit de la collaboration des partenaires habituels de notre revue – la Fédération d'histoire et d'archéologie maritimes de l'université Paris-Sorbonne, l'UMR CNRS 6258 CERHIO (Université de Bretagne Sud) et le GIS d'histoire maritime –, avec le Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (DRASSM) du ministère de la Culture. Le soutien de celui-ci, qui est venu s'ajouter à nos financements ordinaires, a permis de doter ce numéro 21 d'une illustration en couleur exceptionnellement riche. Nous lui exprimons notre très vive gratitude et nous nous réjouissons de cette collaboration dont le but est le bien commun de nos deux très proches disciplines, l'histoire maritime et l'archéologie sous-marine. Nous tenons aussi à remercier nos collègues Philippe Jarnoux et Pierrick Pourchasse (EA CRBC) pour avoir pris en charge la coordination des échanges avec le Bureau de traduction universitaire de l'université de Brest qui a assuré les conversions de l'anglais vers le français.

ÉDITORIAL

Jean-Pierre Poussou

Le numéro 21 de la *Revue d'histoire maritime* constitue l'un des plus fournis, par son volume, que notre revue ait publié depuis sa création. Cela tient tout d'abord à l'ampleur du dossier principal : « Les nouveaux enjeux de l'archéologie sous-marine », dû à l'initiative de Christophe Cérino, dossier qu'il a rassemblé en collaboration avec Michel L'Hour et Éric Rieth. Il s'agissait de répondre à un double enjeu : d'une part, faire mieux connaître aux historiens du maritime les considérables progrès et les importants résultats obtenus depuis une génération par l'archéologie sous-marine, champ de recherche en plein développement ; d'autre part, rapprocher deux démarches disciplinaires : celles de l'histoire et de l'archéologie sous-marine, voisines mais relativement peu liées, alors que les plans de rencontre sont plus nombreux qu'on ne le croit, comme le montre, par exemple, dans ce numéro 21, le remarquable texte de Jerzy Gawronski. C'était d'autant plus nécessaire que les manières d'explorer le maritime et son histoire, les sources utilisées, plus encore les manières d'écrire des uns et des autres sont dissemblables. Il est certain, en particulier, que le vocabulaire des archéologues sous-marins est peu familier des historiens, tant il est fourni en termes particuliers et techniques, au point qu'il nous a fallu rajouter au dossier un volumineux glossaire qui devrait rendre de grands services aux historiens du maritime, ainsi qu'à tous ceux qui s'intéressent à l'archéologie sous-marine, et pour lequel il faut fortement remercier Éric Rieth. Nos lecteurs seront donc aux prises avec des textes d'une technicité inhabituelle pour eux, mais cela en valait la peine, et l'on verra que la démarche impulsée par deux colloques successifs, tenus à Lorient en 2009 et 2014, et dont ce numéro est l'aboutissement, a tenu toutes ses promesses.

Trois directions ont été choisies. Au départ, nous avons les « nouvelles problématiques de la recherche archéologique sous-marine » dont la première caractéristique est de souligner l'originalité de ses buts : ici analyse des changements côtiers (Marie-Yvane Daire et son équipe), puis prospection et étude des épaves à grande profondeur (Michel L'Hour, Christophe Cérino,

Robert Neyland et collaborateurs¹). L'analyse grâce à l'archéologie subaquatique des changements côtiers a des perspectives pluridisciplinaires riches d'avenir puisque, dans le cadre du projet européen *Arch-Manche*, à la fois elle fait connaître les effets des changements climatiques survenus sur nos côtes sur le temps long de l'Holocène, et elle aboutit à l'étude de sites archéologiques aujourd'hui submergés, les résultats étant spectaculaires pour le Solent et pour la presqu'île de Quiberon. Ainsi revivent les paysages mésolithiques côtiers submergés (Marie-Yvane Daire *et al.*).

10

Ce sont aux épaves maritimes, conservées à de grande profondeur, que sont consacrés les trois autres textes inclus dans cette première partie du dossier. Tout en axant son propos sur le chantier-laboratoire du vaisseau à deux ponts, la *Lune*, « ce précieux témoin de la première Marine de Louis XIV » englouti depuis 1664 en rade de Toulon, à 91 mètres de profondeur, Michel L'Hour saisit cette occasion pour nous retracer les étapes de la conquête des abysses par les archéologues sous-marins français, ce qui fait de cet article un texte de référence historiographique très précieux. Mais, l'une des avancées récentes a été l'intérêt porté aux épaves métalliques contemporaines, ce qui nous situe dans un autre domaine que celui de la *Lune*, et ce qui soulève d'autres problèmes et difficultés qu'exposent les textes signés par Christophe Cérino et Robert Neyland. Les démarches et moyens d'investigation ne sont plus du tout les mêmes : il faut posséder une très bonne connaissance des matériels et armements utilisés pendant la Seconde Guerre mondiale, mais aussi des opérations de guerre ; il est nécessaire, par ailleurs, de disposer de gros moyens financiers et matériels vu le nombre des bunkers et autres édifices liés au mur de l'Atlantique ou à la mise en défense des installations allemandes, et étant donné également l'étendue du champ à couvrir dans le cadre de l'opération *Overlord*. Pour celle-ci, le rôle du *Naval History and Heritage Command* a donc été essentiel. Les résultats étonneront, mais il nous faut également prendre en considération que cette sauvegarde du patrimoine sous-marin hérité des combats de la fin de la guerre de 1940-1945 peut déboucher sur des conséquences historiques considérables non seulement grâce à la publication des recherches qui y sont liées, mais aussi parce que, comme cela s'est passé au pays de Lorient – et Christophe Cérino y a pris une grande part –, le débouché de ces travaux est la création d'espaces muséographiques.

Il a été beaucoup question dans ces premiers textes des technologies, notamment récentes, et de leur si fécond apport aux recherches sous-marines. C'est à les étudier plus en détail que nous invite la deuxième partie du dossier.

1 Ce sont Blair Atcheson et Alexis Catsambis. Ce n'est que par commodité que nous ne citons dans cet éditorial que Robert Neyland car c'est avec lui que nous avons été en contact.

La photogrammétrie numérique en est un élément essentiel car elle permet d'établir « une documentation graphique normalisée et objective devant servir de support à l'élaboration des différentes hypothèses d'une recherche mise en œuvre en Croatie (Vincent Dumas, le regretté Philippe Groscaux, et Giulia Boetto). Très technique, l'article montre à quel point « l'utilisation de la photogrammétrie numérique et des autres procédés d'acquisition 3D » est « une évolution majeure des méthodes de relevé », le but étant aussi d'aboutir à la reconstitution des navires ou marques, ce à quoi est consacré le texte suivant de Pierre Poveda, qui fait partie de la même unité CNRS que les précédents auteurs. P. Poveda s'est attaché à la « restitution des navires antiques par de nouveaux outils et nouvelles analyses ». Le but de ces travaux est à la fois de reconstituer ces navires mais aussi, grâce à cette démarche, d'atteindre la « quantité fabuleuse de savoirs », qu'ils représentent, sans oublier les cargaisons. Depuis une quinzaine d'années, les recherches ont pu aller beaucoup plus loin grâce à « la place de plus en plus importante prise par l'outil informatique ». C'est justement, cette fois de manière concrète, à une reconstitution que s'est attaquée Alexandra Grille à propos de l'épave de l'*Aber Wrac'h* I – 18 m de long sur 5 de large –, découverte en 1985 ; le modèle numérique a permis « d'analyser la séquence de construction après la reconstitution des pièces architecturales individuelles, et de réaliser les calculs des propriétés hydrostatiques ».

La troisième partie du dossier s'attache, par trois exemples, à montrer ce que peut apporter la valorisation de la recherche sous-marine. Ce sont « les nouveaux enjeux » de cette valorisation. Dans un cas, avec Emmanuel Nantet, le but a été de reprendre la célèbre question du gouvernail antique. Notre auteur montre qu'on ne peut pas le considérer de manière simplement négative, en le définissant comme un instrument très inférieur au gouvernail d'étambot, comme on l'a trop fait : les fouilles sous-marines amènent à la conclusion qu'il n'était nullement figé et surtout qu'on ne peut comprendre son fonctionnement et apprécier celui-ci que dans le cadre général du navire dont il n'est qu'un élément. Pour sa part, Gaëlle Dieulefet a étudié des sites de mouillage méditerranéens des xv^e-xviii^e siècles car ils sont « les témoins des mouvements maritimes et des navires de passage », et sont plus particulièrement riches en céramiques. Non seulement les productions sont variées mais en outre elles permettent de découvrir, en plus des courants d'échanges, des pratiques culinaires et de préparation des aliments, ce qui débouche sur des approches très nouvelles. Encore plus spectaculaire est la recherche menée par Jerzy Gawronski sur l'*Amsterdam*, navire de la Compagnie hollandaise des Indes Orientales – ou VOC – qui s'échoua sur la côte anglaise, près d'Hastings, lors de son voyage inaugural, en 1749. L'article, d'un intérêt exceptionnel, dont une large partie se consacre à des aperçus méthodologiques essentiels, montre comment l'étude

de cette épave n'apporte pas seulement des données sur le navire lui-même mais sur sa cargaison, et par là sur « l'économie et la production urbaines » de la ville d'Amsterdam à cette époque. L'archéologie sous-marine permet ainsi de déboucher sur l'histoire économique, industrielle (la construction navale mais aussi les produits emportés) et même sociale du grand port hollandais, ce qui est fascinant. Une synthèse conclusive de Gérard Le Bouëdec permet de replacer l'ensemble dans son contexte et de mieux en apprécier la richesse.

12

Le caractère novateur du dossier qui expose les récentes avancées de l'archéologie sous-marine est prolongé aussi bien par l'ensemble du deuxième dossier – la présentation de leurs recherches par sept doctorants – que par les quatre articles de *Varia*. Deux des textes se rapportent encore à l'archéologie maritime, qu'il s'agisse de la transformation des littoraux de la pointe du Médoc de la fin du XVI^e au milieu du XIX^e siècle (Pierre Caillousse), ou de l'étude des coquillages découverts en contexte archéologique entre Manche et Garonne (Laura Le Goff et Catherine Dupont). Mais nous en sommes très loin lorsqu'il s'agit du rôle de la Marine dans la réorganisation du renseignement américain après 1945 (Philippe Ramos), des possibilités offertes par l'utilisation des *U-Boot-Bunkers* construits par les Allemands dans les villes portuaires françaises de la côte atlantique et de l'évolution de celle-ci (Jean-Baptiste Blain), ou de la présence russe dans le Pacifique Sud sous Alexandre I^{er} (Irina Tsitovitch-Kozlova), sans oublier le conflit franco-anglais à propos des boutres « tricolores » en mer d'Oman et dans le nord de l'océan Indien à la fin du XIX^e siècle (Guillemette Crouzet). Les rapports avec la « Barbarie » au XVIII^e siècle sont abordés par deux textes, l'un consacré aux conditions de vie, de l'autre côté de la Méditerranée, des employés de la Compagnie d'Afrique (Olivier Lopez), l'autre aux opérations militaires contre Tunis et Tripoli entre 1727 et 1729 (Pierre Le Bot). Nous restons au XVIII^e siècle avec Claire Boër, qui analyse les conditions de vie des marins provençaux au XVIII^e siècle, cependant qu'Antoine Rivault montre la complexité, au milieu du XVI^e siècle, du rôle de gouverneur d'une province maritime, la Bretagne, à travers l'étude du duc d'Étampes qui occupa ce poste de 1543 à 1565. Enfin, Jean-Marie Kowalski met à profit le cinquantenaire de l'inauguration de la nouvelle École navale de Lanvéoc-Poulmic par le général de Gaulle pour nous exposer comment celle-ci a été décidée et construite.

Le numéro est complété, comme de coutume, par les comptes rendus que précèdent la position de thèse de Géraldine Barron-Fortier qui fait revivre la figure de l'amiral Pâris, centrale pour l'histoire de notre Marine nationale dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, et le rappel du souvenir de deux grandes figures de l'histoire maritime qui viennent de nous quitter, Jean Boudriot et Paul Butel.

II

**Présentation de leurs recherches par
les doctorants en histoire maritime
(Lorient, juin 2014)**

LE DUC D'ÉTAMPES ET LA BRETAGNE : ÊTRE GOUVERNEUR D'UNE PROVINCE MARITIME AU XVI^e SIÈCLE (1543-1565)

Antoine Rivault

doctorant en histoire moderne à l'Université Rennes 2

Au XVI^e siècle, les provinces du royaume de France sont dirigées par des gouverneurs et lieutenants généraux du roi. Michel Antoine a bien montré l'importance de la fonction représentative d'un gouverneur de province : il concentre et représente en sa personne l'ensemble des pouvoirs régaliens du monarque, et pas uniquement le pouvoir militaire¹. Les « grands gouvernements » du royaume sont donc confiés à des hommes de pouvoir et de confiance, issus le plus souvent de l'élite nobiliaire provinciale². Mais les historiens connaissent encore mal les pouvoirs exacts ainsi que les modalités pratiques du pouvoir des gouverneurs de province. Nous avons fait le choix de concentrer notre thèse sur l'étude d'un de ces gouverneurs pour pénétrer dans son quotidien, pour comprendre au plus près des sources quelles sont ses pratiques administratives, ses habitudes de gouvernement, et surtout, ses attributions réelles. Il est clair que la thèse suppose une réflexion précise sur la notion de pouvoir telle qu'on peut l'appliquer au gouverneur en général, et surtout à Étampes en particulier : quel est son degré d'implication et de participation dans la gestion des affaires de la province ? Notre étude porte donc sur le gouvernement de Jean de Bretagne, duc d'Étampes, qui est gouverneur de Bretagne de 1543 à sa mort en 1565. Son gouvernement long de 22 ans ainsi que son fort ancrage provincial – titulaire du comté de Penthièvre, il est un des plus importants seigneurs de Bretagne – permettent de bien comprendre les actions d'un tel administrateur qui apparaît comme un réel élément de dialogue entre la monarchie et les Bretons, cela dans un contexte d'affirmation de l'État royal, doublé d'une intégration assez récente de la Bretagne au royaume (1532).

- 1 Michel Antoine, « Les gouverneurs de province en France (XVI^e-XVII^e siècles) », dans Françoise Autrand (dir.), *Prosopographie et genèse de l'État moderne*, actes de la table ronde organisée par le CNRS et l'ENSJF (22-23 octobre 1984), Paris, Éditions de l'ENSJF, 1986, p. 186.
- 2 Robert Harding, *Anatomy of a power elite. The provincial governors of early modern France*, New Haven/London, Yale University Press, 1978. R. Harding parle de douze « major governments ».

Le duc d'Étampes accède au gouvernement de Bretagne sous François I^{er}, sans doute grâce au soutien du dauphin Henri, alors duc de Bretagne. Ce dernier fait entrer le duc d'Étampes au conseil privé dès son avènement à la couronne, en 1547, preuve de la confiance qu'il lui accorde. Après la mort accidentelle d'Henri II, le duc d'Étampes devient un « confident » de Catherine de Médicis et s'applique à faire respecter sa politique de conciliation religieuse en Bretagne. Ainsi, c'est la figure d'un gouverneur très proche des différents souverains qui se dessine.

282

La source majeure qui permet d'étudier le long gouvernement du duc d'Étampes en Bretagne reste sa correspondance. Il s'agit tout d'abord d'une correspondance active : le gouverneur écrit au roi de longues lettres qui peuvent s'apparenter à des mémoires décrivant l'état de la province à un moment donné, mais il s'adresse aussi à de petits capitaines bretons sous la forme de missives plus expéditives. Ensuite, d'une correspondance passive : on y découvre une grande partie des réseaux épistolaires du gouverneur dans sa province mais aussi les ordres venus de la cour – lettres du monarque ou de ses secrétaires d'État. Dans ces très nombreuses lettres politiques, les affaires maritimes reviennent sans cesse. Cela n'est guère surprenant dans la mesure où la Bretagne est une des provinces les plus maritimes du royaume. Pour le duc d'Étampes, la province était même « frontière » avec les Espagnols, les Anglais ou les Flamands, à cause de la mer, vécue comme un « front ». En Bretagne, les activités du gouverneur faisaient donc une place plus importante aux questions maritimes que dans la plupart des autres provinces.

Assurant les fonctions d'amiral de Bretagne, Étampes veille ainsi sur le bon fonctionnement du commerce maritime breton. Il défend également la province contre les agressions venues de la mer, tout en donnant l'impulsion à la course pratiquée par les Bretons.

LE DUC D'ÉTAMPES : UN AMIRAL SANS LE TITRE

Le duc d'Étampes ne porta jamais officiellement le titre d'amiral de Bretagne. Le dernier titulaire en fut Louis II de La Trémoille, qui cumulait ce titre avec l'amirauté de Guyenne. Mais à sa mort, survenue en 1525, le roi ne lui désigna pas de successeur. En revanche il nomma des vice-amiraux de Bretagne, ce qui laisse penser qu'ils étaient subordonnés à l'Amiral de France. Ceux-ci sont difficilement identifiables, si ce n'est le capitaine de Brest, Alain de Guengat, ou le méconnu Mery de Chepoix³. Aussi pourrait-on penser que le gouverneur

3 J'ai pu identifier Guengat comme Chepoix grâce au minutier central des notaires parisiens : Archives nationales, minutier central, étude XXXVI, 1 ; étude XIX, 155 et 157.

de Bretagne est écarté d'office des affaires maritimes de la province. Or, de nombreux conflits eurent lieu tout au long du siècle entre l'amiral de France et lui. Le plus célèbre opposa le duc de Mercœur à Anne de Joyeuse dans les années 1580. Mercœur entendait obtenir d'Henri III le titre d'amiral de Bretagne, prétextant que la charge était bien distincte de celle d'Amiral de France⁴. Le duc d'Étampes n'entra pour sa part à aucun moment en conflit au sujet de l'amirauté. On peut expliquer cela par le fait qu'Étampes exerçant déjà toutes les prérogatives de l'amirauté, le titre en soi n'était sûrement qu'un enjeu symbolique dont il mesurait le caractère conflictuel. Il existe ainsi un mémoire à destination de Colbert s'intitulant « Bref inventaire et sommaire, induction des actes et pièces qui servent à justifier que les amiraux de France n'ont aucun droit ny pouvoir d'exercer l'admirauté au pais et duché de Bretagne, et que les fonctions en appartiennent aux gouverneurs de la province »⁵. Ce curieux recueil s'appuie sur une quantité d'actes ou de lettres qui émanent des gouverneurs de Bretagne de 1531 à 1666. On y retrouve logiquement un grand nombre de décisions du duc d'Étampes en matière maritime qui tendent à prouver qu'il exerçait le rôle d'amiral dans les faits.

En son temps, Joachim Darsel a exploité tous ces procès relatifs à l'amirauté entre les gouverneurs de Bretagne et les amiraux de France ; il a bien montré que les gouverneurs de province exerçaient les fonctions d'amiral en Bretagne sans en porter le titre⁶. Aussi, les historiens ont-ils pu parler de gouverneur-amiral pour la Bretagne⁷. Surtout, ce qui laisse à penser que le duc d'Étampes exerçait officieusement le rôle d'amiral, c'est sa relation avec les vice-amiraux. Durant la période de son gouvernement, plusieurs se succèdent : Marc de Carné, capitaine de Brest, Nicolas de Villegagnon, le célèbre fondateur d'une colonie française au Brésil, et Georges de Bueil-Bouillé, lieutenant-général de Bretagne et capitaine de Saint-Malo. Or, ces trois hommes sont directement aux ordres du gouverneur. Bouillé est son second, et pour les affaires maritimes il ne correspond pas avec l'Amiral mais avec le gouverneur. De plus, lorsque les amiraux de France interviennent dans les affaires maritimes bretonnes, ils demandent au gouverneur Étampes des « attaches », reconnaissant par là son pouvoir en matière maritime. C'est ainsi qu'en 1556 l'amiral Coligny écrit au duc afin d'affranchir de taxes deux marchands de vin normands. Il a donné

4 Bibliothèque nationale de France [désormais BnF], manuscrits français [désormais Ms. Fr.] 3902, f° 278.

5 BnF, manuscrits Colbert [désormais Colbert] 292.

6 Gérard Le Bouëdec (dir.), *L'Amirauté en Bretagne. Des origines à la fin du XVIII^e siècle. Présentation de la thèse de Joachim Darsel, L'Amirauté de Bretagne des origines à la Révolution*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2012.

7 Gérard Le Bouëdec, Sylviane Llinares, « De l'Amirauté de Bretagne aux amirautés en Bretagne », *Revue d'histoire maritime*, n° 19, 2014/2, p. 49-75, loc. cit. p. 56.

ses « attaches » et il demande à Étampes de faire de même afin de faciliter leur commerce en Bretagne⁸. Quelques lettres de l'amiral de Coligny au duc d'Étampes attestent ainsi qu'il s'adressait au gouverneur pour les affaires maritimes bretonnes.

Mais ce qui nous intéresse est moins de connaître l'étendue exacte de la juridiction de l'amirauté, chère à Joachim Darsel, dont la thèse est parfois un peu trop centrée sur le droit, que d'entrer dans le quotidien d'un gouverneur-amiral au XVI^e siècle. Surtout, son action politique est assez bien connue pour la fin du siècle et les guerres de la Ligue, mais on en sait très peu pour la période précédente.

LE COMMERCE MARITIME BRETON : LE CONVOI DE BRETAGNE

284

La première des prérogatives maritimes du gouverneur concerne la gestion et la protection du commerce. Il est inutile de rappeler ici la vitalité du commerce maritime breton au XVI^e siècle : il fait la fortune des armateurs comme des producteurs des toiles qu'on appelait « Bretagne ». Dès le début du XVI^e siècle, les Bretons se lancent aussi dans la pêche en haute mer avec les voyages de Terre-Neuve. N'oublions pas non plus le commerce du vin qu'ils faisaient venir soit de la vallée de la Loire par voie fluviale, soit par voie maritime de la Guyenne (vins de Bordeaux).

Pour tous ces échanges maritimes, il existe des « convois », c'est-à-dire des voyages organisés de marchands protégés par une solide escorte de bâtiments de guerre. Il s'agit d'un héritage ducal, encore confirmé par Anne de Bretagne en 1514⁹. Il semble que le convoi de Bretagne devait être organisé et géré par le gouverneur. Il en tirait une rémunération non négligeable : en effet, chaque amiral touchait 10 % des taxes portant sur les transactions maritimes. Par ailleurs, le duc d'Étampes entra en procès contre ceux qui organisaient le convoi de Guyenne et qui percevaient les taxes de celui de Bretagne. Henri II lui donna raison, affirmant que le convoi de Guyenne « ne doit estre convoyé aux fraiz de celluy de Bretagne¹⁰ », car ce convoi coûtait cher aux Bretons : depuis l'Union au royaume, chaque « tonneau de marchandise du port des navires » était taxé vingt sous. Cette taxe pesait sur les exportations bretonnes. En conseil privé, à Fontainebleau, le duc d'Étampes usa de cet argument économique devant le roi et son conseil : lui confier en tant que gouverneur l'organisation du convoi sans

8 Dom Morice, *Mémoires pour servir de preuves à l'histoire ecclésiastique et civile de Bretagne*, Paris, 1746, t. III, col. 1183 : l'amiral de Coligny au duc d'Étampes, Abbeville, 3 avril 1556.

9 BnF, Ms. Fr. 20153, p. 363 : acte de la reine Anne de Bretagne sur le convoi de Bretagne, 1514.

10 Archives départementales de Loire-Atlantique (désormais AD 44), B 54, f^o 272 : acte de Henri II pour Étampes, Paris, 27 décembre 1558.

cette taxe royale allégerait les dépenses et favoriserait les exportations. Aussi, en mars 1554, Étampes obtint-il du roi un mandement l'autorisant à supprimer le droit de convoi¹¹. Immédiatement, le duc fit rédiger en son nom un mandement réglementant le nouveau convoi breton¹². Il ordonna que :

les habitans d'icelle [province de Bretagne] se gouverneront quant au fait dudit convoy comme ilz auront fait par le passé donnant toutesfois par eulx icelle escorte a ceulx qui voudront en prendre le navigaige ou pour le fait de la guerre ou du commerce qu'ilz ne sortent sans aucune assurance contre l'incursion des ennemys¹³.

Cette décision du gouverneur était attendue. Elle fut très bien accueillie par les riches marchands des ports bretons qui avaient multiplié les requêtes en ce sens¹⁴. En 1557, le duc décrit donc aux bourgeois rennais les modalités de financement du convoi. Il rapporte que :

A ces estatz derniers l'on fist entendre a la compaignye l'intention du roy touchant le convoy qui estoit de lever les vingt soulz pour tonneau ou bien de luy fournyr le nombre de vaisseaulx entretenuz qui luy auront esté promis, toutesfois messieurs desdits estatz firent difficulté d'accepter l'une des deux choses¹⁵.

Le refus par les États de Bretagne de l'une et de l'autre proposition irrita Henri II. Il fallut que le gouverneur intervienne personnellement auprès de lui, ce qui montre encore une fois son rôle de médiateur entre la province et la monarchie. Étampes rapporte une discussion avec Henri II. Il écrit :

Je l'ay fait entendre [au roi] bien amplement, tellement que voyant l'obbeissance et humilité de ses subjectz, continuant son acoustumée bonté qu'il nous a tousjours monstré, il m'a accordé que devant faire executer l'edict desdits vingt soulz pour tonneau, je puisse encore avecq vous aultres messieurs de ce pays, adviser quelque bon moyen pour son service et la surté du navigaige¹⁶.

Si la taxe des vingt sous fut conservée en général, le duc d'Étampes sut négocier une alternative : la possibilité pour les marchands d'organiser eux-mêmes le convoi. Si l'État ne devait plus fournir de navires pour le convoi, la taxe n'avait plus de raison d'être. Étampes avait donc su habilement intervenir dans cet

11 Archives départementales d'Ille-et-Vilaine (désormais AD 35), 1 Ba 1, f° 208 : acte de Henri II pour Étampes, Fontainebleau, 1554.

12 AD 35, 1 Ba 1 f° 210 : acte du duc d'Étampes, Fontainebleau, 10 mars 1554.

13 *Ibid.*

14 AD 44, C 413.

15 Archives communales de Rennes, BB 466, f° 63 : le duc d'Étampes aux Rennais, Lamballe, 24 octobre 1557.

16 *Ibid.*

épineux problème du convoi en faveur des marchands bretons. Il convoqua à Vannes les États prochains dans ce sens, pour que « là nous faisons de faizon que sadite magesté soit contente »¹⁷. Le gouverneur-amiral apparut dès lors comme un intermédiaire indispensable entre les « gens de mer » – ici au sens des armateurs – et le pouvoir central. Bien présent en Bretagne, il pouvait servir de porte-parole aux intérêts économiques des armateurs.

Outre la gestion du commerce maritime breton, le gouverneur devait aussi et surtout protéger militairement la province sujette à de nombreuses incursions ennemies.

LA MISE EN DÉFENSE DU LITTORAL

286

Une des premières attributions du gouverneur-amiral de Bretagne est la surveillance des côtes. Les Anglais restent en effet des ennemis bien présents tout au long du siècle. En 1522, ils avaient pillé Morlaix. Les Bretons craignaient plus que tout les « descentes » sur la côte des ennemis des Valois : Anglais, mais aussi Espagnols ou Flamands, d'autant plus que la gendarmerie du royaume, l'élite de l'armée, était mobilisée loin de la Bretagne. La Bretagne ne disposait que d'une ou deux compagnies d'ordonnance, dont celle du gouverneur. Le duc d'Étampes dut donc s'appuyer sur des forces supplétives pour assurer la défense de la province en cas de débarquement ennemi. Pour cela, à sa prise de fonction, il procéda à de multiples nominations de responsables militaires locaux. Il nomma des capitaines gardes-côtes, qui eurent la charge d'une portion du littoral, des capitaines des francs-archers – paroissiens en armes –, des capitaines de l'arrière-ban – titulaires de fiefs en armes –, ainsi que des capitaines de places fortes qui lui étaient dévoués. Cela ne se fit pas sans tensions avec les anciens officiers de la province. Cette intense activité atteste que le gouverneur entendait prendre en main sa province dès son entrée en fonction : il correspondit très tôt avec les responsables de la défense du littoral. Ainsi, nous avons retrouvé une importante correspondance du duc d'Étampes avec un petit capitaine des francs-archers de l'évêché de Saint-Malo¹⁸. Cette correspondance montre que le gouverneur passait son temps à écrire pour faire patrouiller des hommes sur la côte, déplacer des pièces d'artillerie, et établir des garnisons côtières.

Mais ce rôle de défense du littoral varie fortement selon les périodes de guerre ou de paix. Lorsque l'on propose le poste de gouverneur de Bretagne au sieur de Vieilleville en 1554, celui-ci répond au roi qu'il ne désire

¹⁷ *Ibid.*

¹⁸ Archives départementales du Morbihan, 34 J 4, manuscrits 144 et 147 : lettres du duc d'Étampes au sieur de la Caunelaye.

estre en une charge que je ne veisse l'ennemy, ou que je n'en eusse bien souvent des alarmes, voire à la bouche du canon, ce qui ne m'advieroit en Bretagne : car toute mon occupation seroit de m'aller promener sur la coste, à veoir le flux, reflux et vagues de la mer, sans avoir l'ennemy en teste : car les Anglais sont vos amys, et l'Hespaignol n'y a fait jamais descente depuis que la duché est incorporée à vostre couronne¹⁹.

Vieilleville écrit avant de nouvelles descentes anglaises et espagnoles, et son témoignage, postérieur et très retravaillé, est à nuancer. Cependant, il illustre bien le fait que défendre le littoral n'apparaît pas comme un poste des plus prestigieux pour la noblesse française.

Quand éclate une nouvelle guerre avec l'Espagne et l'Angleterre en 1557, le gouverneur réforme le service des francs-archers et de l'arrière-ban et permet à des populations littorales de posséder de petites couleuvrines comme au Conquet. Toutes ces mesures prennent sens lors du grand débarquement anglo-flamand de 1558 au Conquet. Le duc d'Étampes commande la noblesse et les ruraux en armes, et réussit à repousser la descente ennemie en limitant les dégâts. C'est l'intense activité épistolaire d'un gouverneur davantage présent dans sa province qu'à la cour qui permet une bonne efficacité des troupes provinciales. Le duc a aussi mis au service de la province ses propres ingénieurs italiens – Jean-Baptiste Dey Florentin, Pietro Fredance –, qui ont aménagé les places fortes de Brest, Morlaix – château du Taureau – ou Saint-Malo, avec des bastions pour s'adapter à la guerre nouvelle.

Ce rôle de défense des côtes s'intensifie pendant la guerre de 1557-1559 – dernière guerre d'Italie – et les expéditions d'Écosse, cependant que le gouverneur s'appuie difficilement sur de nouvelles forces navales.

LES DÉBUTS DE LA MARINE DU PONANT

Au XVI^e siècle, la marine du Ponant est divisée entre Bordeaux et Brest. Elle reste très modeste par rapport aux galères du Levant basées en Provence. Henri II a tant bien que mal essayé de mettre à flot une première marine de guerre permanente en Bretagne. Déjà, en 1548, il finance une petite armée navale afin de bloquer l'embouchure de la Gironde car le Bordelais s'était soulevé lors de la révolte des Pitauds²⁰. Le gouverneur peut aussi compter sur quelques galères royales censées protéger l'embouchure de la Loire, mais qui rançonnaient souvent les marchands.

¹⁹ *Mémoires de la vie de François Scépeaux, sire de Vieilleville*, Nouvelle collection de Mémoires pour servir à l'Histoire de France, Michaud et Poujoulat, Paris, 1838, 1^{re} série, t. IX, p. 188.

²⁰ BnF, Ms. Fr. 20510, f^o 18 : Henri II au duc d'Étampes, Guillestre, 6 septembre 1548.

Surtout, à la fin des années 1540 il a dû encadrer la construction de trois grands navires de guerre. Le navire amiral est nommé *Le Grand Henry* en hommage au nouveau monarque. Ces navires restent le plus souvent à quai à Brest. Mais, en 1558, lors du débarquement anglo-flamand au Conquet, le duc d'Étampes témoigne au roi de la difficulté de faire sortir ces importants navires du port de Brest. Le gouverneur les utilise en 1560 pour faire passer des troupes en Écosse. C'est d'ailleurs son neveu, le vicomte de Martigues, qui commande l'expédition. Mais, lors des toutes premières guerres de Religion, le gouverneur se plaint continuellement à la monarchie que ces navires ne sont pas assez utilisés et qu'ils « pourrissent » dans le port de Brest. En 1564, il dresse un amer constat car le « grand navire qui est à Brest » a été perdu « sans servir »²¹. Étampes a demandé à plusieurs reprises des deniers pour procéder à des radoubs, sans succès. Ses attributions en matière maritime peuvent ainsi pâtir des carences financières de la monarchie. C'est pourquoi la guerre de course est privilégiée.

288

LA GUERRE DE COURSE

En temps de guerre comme en temps de paix, le gouverneur est celui qui contrôle et encadre la guerre de course que pratiquent les marins bretons.

Ainsi, au début de son gouvernement, dans un contexte de paix avec Charles Quint, François I^{er} ordonna au duc d'Étampes qu'il fasse « publier des deffenses à tous mes sujets que jusques a ce qu'autrement par moy en soit ordonné, ilz n'aillent au Pérou ny aux iles et autres pais descouverts par mondit frère » l'empereur²². Cette lettre atteste que de nombreux Bretons naviguaient dans le vaste océan Atlantique. Le duc d'Étampes dut faire publier ses lettres dans les juridictions maritimes pour interdire à tout marin de se rendre dans les territoires qui relevaient de Charles Quint. En plus de l'interdiction formelle, le gouverneur entreprit de décerner des lettres de commission à des personnes de confiance afin de procéder à des visites de vaisseaux dans les ports bretons. Il s'agissait probablement de vérifier que les navires de commerce ne contenaient pas d'armes tout en contrôlant la contrebande. Mais, sitôt que la guerre reprit, le gouverneur fut le premier à l'annoncer aux marins afin qu'ils se tiennent prêts à prendre la mer. Quand un navire anglais fut pris par des marins d'Auray, on porta naturellement l'affaire devant le gouverneur qui put en informer le roi et prévoir ainsi toute contre-attaque diplomatique. Et le roi ordonna à plusieurs reprises à son gouverneur de « courir sus aux Anglois »²³.

21 BnF, Ms. Fr. 15878, f°139 : le duc d'Étampes à Catherine de Médicis, Moncontour, 16 septembre 1564.

22 BnF, Colbert 292, f° 19 v° : François I^{er} au duc d'Étampes, 5 août 1545.

23 BnF, Colbert 292 : Henri II au duc d'Étampes, 12 août 1553.

On l'aura compris, Espagnols, Portugais, Anglais et Flamands sont les cibles privilégiées des corsaires bretons au XVI^e siècle. Le duc d'Étampes eut à encadrer la course bretonne tout en respectant les périodes de guerre ou de paix. En 1548, alors que la guerre contre les Anglais a repris, Étampes doit relayer les décisions royales concernant la guerre de course. Henri II permet aux marins du « gouvernement de s'armer et équiper en guerre sur mer pour non seulement se défendre des Anglois qui [...] font journellement plusieurs prises sur eulx, mais aussi pour leur courir sus et faire du piz qu'ilz pourront²⁴ ». Pour favoriser les entreprises de course, par une décision prise au conseil privé, Henri II et le duc d'Étampes permettent aux marins de la pratiquer sans devoir rendre aux ennemis les navires capturés ni payer le droit de dixième dû à l'amirauté de Bretagne « a ce que plus tost et plus volontiers ilz s'équipent et gectent en mer²⁵ ».

L'ennemi anglais est le plus à prendre au sérieux, surtout depuis les guerres d'Écosse. Pendant la première guerre de Religion, Étampes attesta que les Anglais se préparaient à la guerre de course contre les marins bretons. Le gouverneur recevait les craintes des capitaines de places fortes côtières comme les sieurs de Carné, Bouillé et Sourdeval – Brest, Saint-Malo et Belle-Île –, qui avaient fort à faire avec les Anglais. Au début des troubles, le duc d'Étampes prit de plus en plus d'initiatives sans recevoir de mandements royaux. Ainsi, lorsqu'il apprit que les Anglais avaient saisi plusieurs navires bretons qui commerçaient dans les ports anglais, il ordonna aux capitaines des ports de son gouvernement de faire de même. L'étude de sa correspondance permet à nouveau d'analyser son rôle dans la protection des marins : en 1560, de « pauvres mariniers » de la province obtiennent audience du gouverneur et déplorent que les corsaires anglais les attaquent sous l'étendard écossais ! Ils se tournent assez logiquement vers le duc, car il est celui qui peut influencer au conseil royal, ou même sur l'ambassadeur anglais. La guerre contre l'Angleterre officiellement déclarée, en 1563, Étampes reçut l'ordre de concentrer toute la course bretonne contre les Anglais et de punir toute entreprise contre les « amis » du roi comme les Espagnols²⁶. Mais les marins bretons auraient préféré l'inverse tant les prises sur des navires anglais s'avéraient de faible valeur par rapport aux prises sur des Espagnols ou des Flamands²⁷.

Ainsi, le gouverneur de Bretagne est un acteur essentiel dans l'encadrement de la guerre de course. Mais un acte d'Henri II nous renseigne sur un tout autre aspect de son implication dans cette guerre. En effet, Étampes se vit octroyer par Henri II « touz et chacuns les droictz, noms, raisons,

24 BnF, Ms. Fr. 20510, f^o 21 : Henri II au duc d'Étampes, Suze, 10 août 1548.

25 *Ibid.*

26 Archives départementales Côtes-d'Armor, 1 E 3654 : Charles IX au duc d'Étampes, Rouen, 19 août 1563.

27 BnF, Ms. Fr. 15641, f^o 67 : Bouillé au duc d'Étampes, Quimperlé, 1^{er} juin 1560.

marchandises et biens quelzconques appartenans et advoués aux anglois et subjectz de la royne d'Angleterre qui s'estoint trouvez et seront recellez en nosdits pais et duché²⁸ ». Ce n'était pas un petit don, le tout se montant à près de 11 000 livres depuis la déclaration de guerre de 1557. En effet, entre 1557 et 1559, la France était en guerre contre l'Angleterre, l'Espagne, l'Empire, Florence et Gênes. Il s'agissait déjà dans un premier temps d'offrir une récompense financière au gouverneur qui avait usé plusieurs fois de ses deniers pour armer et équiper des navires en course. L'ensemble des biens anglais conservés dans la province lui furent offerts. C'était pour la monarchie l'inciter à poursuivre son effort dans la course : le gouverneur ne serait que davantage motivé pour armer des navires.

290

Mais s'il pouvait encourager la course, le gouverneur n'était que le relais de la politique maritime décidée à la cour, et il ne s'agit pas ici de surévaluer son pouvoir de gouverneur-amiral. Ainsi, en avril 1557, après la déclaration de guerre aux Anglais, Étampes reçut des courriers du roi à la suite desquels, il déclara : « Il [Henri II] me recharge encores de deffendre ledit voyage des Terres neusves, et d'avertir ses subjects d'equipper le plus de navires qu'ils pourront en guerre, pour courir sus à ses ennemis et les endommaiger de toute leur puissance²⁹ ». Le gouverneur devait alors empêcher les marins bretons de partir au voyage de Terre-Neuve car cela priverait la province de navires qui seraient très utiles en temps de guerre. En Bretagne, la faiblesse de la Marine royale explique en partie la vitalité de la course. La monarchie a su se rabattre sur les navires de particuliers. Mais les populations du littoral étaient plutôt réticentes à s'engager dans la course plutôt que dans le commerce, et le gouverneur était celui qui devait les y contraindre. C'est le cas des Malouins qui selon le duc d'Étampes font une bien étrange

interpretation [...] pour le voyage des Terres neusves, disant que en vertu du sauf conduit du Roy ils peuvent aller par tout ou bon leur semblera, et que ledit voyage n'est aucunement reservé par icelluy, mais je n'ai point entendu que ce fust aucunement l'intention de sa majesté car les lettres que m'a envoyés par lesquelles elle deffend ledit voyage, sont depuis ledit saufconduit, et puisqu'ils veullent interpréter ledit saufconduit aultrement qu'il ne convient, je m'en rapporte à eux, toutesfois je doute qu'il ne leur en arrive quelque inconvenient, et de ce que j'ay mis mon attache, je ne la pouvoye bailler que suivant icelluy saufconduit. Quant à l'Anglois, ce seroit beaucoup fait qui le pourroit pratiquer pour le service du Roi³⁰.

28 AD 44, B 54, f° 272 : acte de Henri II pour le duc d'Étampes, Paris, 27 décembre 1558.

29 Morice, *op. cit.* t. III, col. 1183-1184 : le duc d'Étampes à Bouillé, Nantes, 18 avril 1557.

30 *Ibid.*

Si à l'échelle du royaume le duc d'Étampes est le relais d'une politique maritime plus vaste, il en est aussi un acteur écouté au conseil privé du roi : Catherine de Médicis lui demande plusieurs fois son avis sur la défense de la côte atlantique et sur la stratégie à adopter. Il est ainsi possible de percevoir la « pensée maritime » du gouverneur. En 1564, il écrit à la reine mère à propos de la guerre de course : « Il vault mieulx qu'ilz profitent a quelqu'un et endommagent noz ennemys que nous couster tous les jours et se perdre estans inutiles, ce qui le me fait plus desirer est pour donner couraige aux autres du pays qui ont desja bien commencé a courir sus les angloys »³¹.

Ainsi, sans surévaluer l'influence du gouverneur-amiral, une étude de la correspondance d'Étampes permet de cerner le rôle de cet homme dans l'administration maritime d'une province française en voie d'intégration. Le gouverneur était l'homme fort de la province, garant d'un bon dialogue entre le monde maritime et le roi, ce qui est visible notamment avec l'affaire du convoi, mais aussi et surtout le défenseur du littoral. Les réformes qu'il engagea eurent un succès certain en 1558. Enfin, il était un acteur central de la guerre de course qui s'intensifia contre les Anglais au début des guerres de Religion. Plus généralement, sa correspondance renseigne abondamment sur la vie des « gens de mer » bretons au XVI^e siècle. La figure du duc d'Étampes est ainsi celle d'un administrateur présent davantage dans sa province qu'à la cour, situation qui offre à l'historien les moyens de comprendre d'une manière très précise son action administrative. Au XVI^e siècle, profitant d'un flou d'attribution des amirautés entre celles de France et de Bretagne, le gouverneur exerce, de fait, les fonctions d'amiral. Cela fait de lui un homme omniprésent dans la gestion des affaires maritimes. Si bien qu'à plusieurs reprises, lors des négociations entre France et Angleterre au sujet de la libération de corsaires, il est présenté outre-Manche comme l'homme avec qui il faut dialoguer, au même titre que l'Amiral de France ou l'ambassadeur à Londres.

31 BnF, Ms. Fr. 15878, f° 139 : Étampes à Catherine de Médicis, Moncontour, 16 septembre 1564.

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages
parus dans la collection « Histoire maritime »
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<https://sup.sorbonne-universite.fr/>

La Real Armada

La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle

Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine

1763-1783

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

La Maritimisation du monde

de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe

du XVI^e siècle à nos jours

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalocratie

Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire

Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

1798-1800

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e-XXI^e

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation

au XIX^e siècle

Bruno Marnot

Les Huguenots et l'Atlantique
Pour Dieu, la Cause ou les Affaires
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)
Préface de Jean-Pierre Poussou

Négociants et marchands de Bordeaux
De la guerre d'Amérique à la Restauration
1780-1830

Philippe Gardey
Préface de Jean-Pierre Poussou

La Compagnie du Canal de Suez
Une concession française en Égypte
1888-1956

Caroline Piquet

Les Villes balnéaires d'Europe occidentale
du XVIII^e siècle à nos jours
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

Les Messageries maritimes
L'essor d'une grande compagnie de navigation française
1851-1894

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane
1745-1805

Robert Larin

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

La Mer, la France et l'Amérique latine
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

Sous la mer
Le sixième continent
Christian Buchet (dir.)

Les Galères au musée de la Marine
Voyage à travers le monde particulier des galères
Renée Burlet

La Grande Maîtresse, nef de François I^{er}
Recherches et documents d'archives
Max Guérout & Bernard Liou

À la mer comme au ciel
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000

Les Marines de guerre européennes

XVII^e-XVIII^e siècles

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

Six millénaires d'histoire des ancres

Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).

Épisode de la vie scientifique du XVII^e siècle

Jean Mascart

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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 dirigée par

Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

Les nouveaux enjeux de l'archéologie sous-marine

Ce numéro, très richement illustré, présente un dossier intitulé « Les nouveaux enjeux de l'archéologie maritime », dont les découvertes apportent beaucoup : comment, par exemple, ne pas être sensible aux conséquences du débarquement allié de 1944 ? C'est une discipline très proche de l'histoire par ses centres d'intérêt mais également très différente par ses démarches et parfois par son vocabulaire : un glossaire d'archéologie marine et sous-marine très fourni figure donc dans ce numéro.

Ce dossier est d'abord centré sur « les nouvelles problématiques de la recherche archéologique sous-marine », autour de l'étude des changements côtiers d'un côté, de la prospection et de l'étude des épaves à grande profondeur de l'autre. À partir du chantier-laboratoire du vaisseau *La Lune*, qui appartenait à la première Marine de Louis XIV, Michel L'Hour retrace les étapes de la conquête des abysses par les archéologues sous-marins français. Les technologies utilisées sont étudiées plus en détail dans la seconde partie du dossier, notamment la photogrammétrie numérique, la réalisation des modèles numériques et plus généralement toutes les possibilités apportées par l'informatique. Enfin, le dossier s'attache à montrer ce que peut apporter la valorisation de la recherche sous-marine, notamment grâce à une recherche aux résultats spectaculaires de Jerzy Gawronski, qui étudie la cargaison et les structures de l'*Amsterdam*, vaisseau hollandais qui s'échoua en 1749 ; ses recherches débouchent en effet sur l'économie et « la production urbaine » de la ville d'Amsterdam à cette époque.

Le caractère novateur du dossier est tout aussi évident grâce aux présentations de leurs recherches par sept doctorants, dont les thèses sont en cours, et par le contenu des *varia*. Dans le premier cas, on voit à la fois la diversité des sujets retenus puisque nous allons de l'archéologie côtière à l'utilisation des *U-Boot-Bunker* construits par les Allemands dans nos villes portuaires, en passant par la présence russe dans le Pacifique Sud au tout début du XIX^e siècle. Les problèmes actuels attireront l'attention sur le conflit franco-anglais en mer d'Oman à la fin du XIX^e siècle. Beaucoup de lecteurs, par ailleurs, seront tout à fait intéressés par les conditions de la recreation de l'École navale au lendemain de la Seconde Guerre mondiale.

Le numéro rappelle enfin l'œuvre de deux très grands historiens du maritime : Jean Boudriot et Paul Butel.

