



SORBONNE UNIVERSITÉ

ÉCOLE DOCTORALE II

HISTOIRE MODERNE ET CONTEMPORAINE

FED 4124 Histoire et archéologie maritimes

T H È S E

pour obtenir le grade de

DOCTEUR DE L'UNIVERSITÉ SORBONNE UNIVERSITÉ

Discipline : Histoire

Présentée et soutenue par :

Alexandre JUBELIN

le : 17 juin 2019

**« Par le fer et par le feu »
Pratiques de l'abordage et du combat rapproché dans
l'Atlantique du début de l'époque moderne
(début du XVI^e siècle – 1653)**

Sous la direction de :

M. Olivier CHALINE – Professeur, Sorbonne Université

Membres du jury :

Mme Martine ACERRA – Professeur émérite, Université de Nantes

M. Pascal BRIOIST – Professeur, Université de Tours

M. Denis CROUZET – Professeur, Sorbonne Université

M. Nicholas RODGER – Professeur, Oxford University

Mme Delphine TEMPÈRE – Maître de conférences, Université Lyon 3

« ... et dans le même temps, [l'équipage] ne cessera pas de se battre dans toutes les parties du navire et avec tous les types d'armes, combattant ainsi *par le fer et par le feu...* »

Alonso de Chaves, *Quatri partitu en cosmografia práctica, y por otro nombre Espejo de Navegantes*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1983, p. 383.

« Si ce péril ne semble pas encore assez formidable, voyons s'il n'est pas surpassé dans l'abordage de deux galères qui s'accrochent par leurs proues au milieu du vaste Océan, ne laissant, dans leur enlacement mutuel, d'autre espace au soldat que les deux pieds de la planche d'éperon. Il voit devant lui autant de ministres de la mort qu'il y a de bouches de canon et d'arquebuses braquées sur le pont ennemi, à la longueur d'une lance ; il voit qu'au premier faux pas, il ira visiter les profondeurs de l'empire de Neptune ; et cependant, d'un cœur intrépide, emporté par l'honneur qui l'excite, il s'offre pour but à toute cette mousqueterie, et tâche de s'élancer par cet étroit passage sur la galère opposée. »

Miguel de Cervantes Saavedra, *L'Ingénieux hidalgo Don Quichotte de la Manche*, traduit par Louis Viardot, Paris, Dubochet, 1836, chapitre XXXVIII.

Remerciements

Aussi individualisé et individualisant que soit l'exercice de la thèse, il me semble que celui-ci relève en vérité de l'entreprise collective. Les idées n'apparaissent pas par génération spontanée, pas plus que les terrains de recherches, les références théoriques ou les règles méthodologiques. Tous ces éléments indispensables à l'achèvement d'un doctorat sont ainsi venus se combiner grâce à un environnement favorable, où il a été possible de « *frotter et limer sa cervelle contre celle d'autrui* », comme le préconisait Montaigne — et dont cette thèse est avant tout le reflet.

Je souhaite remercier en premier lieu mon directeur de thèse, le professeur Olivier Chaline, pour son aide, son intérêt et son enthousiasme pour l'histoire du combat naval que j'essayais d'écrire au cours de ces presque cinq années de recherches : d'une disponibilité totale quand j'en avais besoin, et d'une aide parfaite quand cela était nécessaire, il m'a donné les moyens — au propre comme au figuré — d'accomplir cette thèse. J'ose formuler le souhait que son achèvement ne marque pas pour autant d'arrêt dans les voies de recherches qui ont été lancées ces dernières années.

Je songe ensuite à mes compagnons de thèse, en particulier Laurent Cuvelier et Mathilde Vidal, qui achèveront bientôt les leurs et avec qui j'ai partagé les épreuves et les doutes de ce parcours, et plus d'un séjour d'écriture de la Drôme à la Normandie. Cette thèse leur doit beaucoup, bien au-delà de la dernière ligne droite où ils ont été d'une grande aide.

Tous mes sincères remerciements vont aussi aux professeurs et chercheurs que j'ai eu la chance de rencontrer au cours de ces années, depuis les salles de classe de l'ENS Lyon jusqu'aux locaux de l'École militaire et au Service historique de la Défense ; aussi et surtout dans l'environnement familial et familial que sont devenus la Sorbonne et le Centre Roland Mousnier, lequel a accueilli avec beaucoup de générosité et de bienveillance l'élément étranger que j'étais. Peu de ceux que j'y ai rencontrés faisaient de l'histoire navale de l'époque moderne (aucun, à vrai dire, me semble-t-il), mais tous m'ont beaucoup enrichi méthodologiquement et scientifiquement depuis des années. J'ai en particulier une pensée pour les cénacles de deux séminaires qui ont beaucoup nourri ma réflexion : d'abord celui d'histoire de la guerre au Moyen Âge de l'ENS Lyon sous la direction de Sylvain Gouguenheim, qui a été un enseignant exceptionnel et m'a le premier invité à penser la guerre « de l'intérieur » ; et surtout les

séminaires d'histoire maritime et d'histoire du commandement du professeur Chaline, où les autres enseignants et chercheurs — notamment le professeur Forcade, le professeur Lecoq et mon camarade Pierre Le Bot — ont été des moteurs d'une réflexion méthodologique excellente.

Plus largement, j'aimerais remercier des professeurs et chercheurs qui, par leurs encouragements, leurs suggestions et leurs conseils, ont grandement aidé cette thèse :

– Le professeur Nicholas Rodger, qui m'a très généreusement accueilli et a pris du temps pour me conseiller voici bientôt six ans, alors que j'arrivais à Oxford en ayant en tête de commencer une thèse sur un sujet dont il était sans aucun doute le meilleur spécialiste. Sa bienveillance et son intérêt pour le projet que je présentais alors ont joué un grand rôle dans la mise en œuvre de ces recherches.

– Les chercheurs que j'ai eu la chance de rencontrer au cours des divers événements scientifiques auxquels j'ai assisté ou participé depuis cinq ans, participations qui m'ont mis le pied à l'étrier dans l'univers académique. Beaucoup des organisateurs et des participants ont témoigné de l'intérêt pour mon travail et m'ont fourni des pistes méthodologiques et documentaires, qu'ils en soient donc grandement remerciés : je pense notamment à Martine Acerra, Louis Sicking, David Plouviez, Séverin Duc, Pascal Briost, Hervé Dréviillon, Samir Boumediene, Emilie Dosquet et Nicolas Richard. Merci aussi à Delphine Tempère, qui m'a très aimablement fait parvenir un exemplaire de sa thèse, lequel m'a beaucoup servi.

– Les professeurs de Mello et Crouzet, dont j'assure les travaux dirigés au sein du département d'histoire de Sorbonne Université depuis cinq ans, qui ont toujours été d'une grande gentillesse et bienveillance ; et auprès de qui l'enseignement a été un plaisir. Ces remerciements s'étendent naturellement à mes collègues de TD, notamment Albane Pialoux, Pierre Tenne, Stéphane Jettot, Julien Wilmart, Adrien Aracil et Romain Doucet ; ainsi qu'à tous ceux qui fréquentent le centre Roland Mousnier et sa bibliothèque.

De remerciements tout particuliers s'adressent à tous ceux qui ont relu des parties de cette thèse dans sa dernière ligne droite : ils sont l'incarnation du fait que la qualité d'une thèse est largement déterminée par l'environnement social et intellectuel. Leur application et leur rigueur ont été une aide immense : notamment David Chaunu, Paul Vo-Ha et Brice Cossart, qui m'ont fait bénéficier de leurs éruditions pour renforcer les parties de la thèse qui correspondaient à leurs spécialités. Mais aussi les amis qui ont donné du temps et de l'énergie pour en corriger les fautes et les lourdeurs, Hugo Chausserie-Laprée, François Ballaud, Gabriel Bordelais, Laura

Godinho, Fabrice Sauvagnargues et Federico Calle Jorda ; évidemment les inévitables Laurent Cuvelier et Mathilde Vidal, ainsi que Salomé Viaud et ma mère, Sophie Hagège.

Merci enfin à tous ceux que j'ai côtoyé au cours de ces années de thèse, et qui m'ont soutenu (voire supporté) à cette occasion : famille et amis, proches et connaissances, qui m'ont amené à expliquer un nombre incalculable de fois ce qu'était un abordage, et dans quelle mesure exacte ma thèse parlait « de pirates ». Leur intérêt a été un moteur, et la répétition m'a souvent amené à réfléchir plus simplement à mes recherches — quand bien même je leur ai fourni des réponses souvent lapidaires à des questions qui restent en fait largement ouvertes, comme on le verra.

J'ai, pour terminer, une pensée toute particulière pour mon père, qui est pour beaucoup dans cette thèse. Absolument pas sur un plan théorique et totalement sur un plan pratique : il a largement déterminé, depuis trente ans, mon intérêt pour la navigation et mon expérience physique et intellectuelle de la mer, qui ont dirigé ma manière de traiter mon sujet de recherches. Un marin et homme de lettres espagnol a un jour écrit « *Il faut un marin pour écrire l'histoire de la Marine* »¹. Ce n'est sans doute pas là le seul moyen, mais il est évident que ma capacité à écrire dans ce cadre lui doit beaucoup. Cette thèse s'achève dans un contexte difficile sur le plan de la santé ; j'espère que cette fin marquera un nouveau départ de ce point de vue.

¹ Josef de Vargas y Ponce, *Importancia de la historia de la Marina española : precision de que se confie a un marino y plan y miras con que de orden superior la emprende el Capitan de Fragata don Josef de Vargas y Ponce*, Madrid, Imprenta Real, 1807.

Table des matières

INTRODUCTION	19
Une période mouvementée.....	22
L'Espagne	23
La montée des concurrences	23
Course, piraterie et violence ordinaire	30
La constitution du corpus	33
Les sources françaises.....	33
Les sources anglaises	36
Les sources espagnoles	45
Deux angles morts.....	49
Le dossier de la Mary Rose.....	51
L'historiographie du combat en mer au début de l'époque moderne	53
Faire une histoire du combat.....	57
Une progression vers le cœur de l'action.....	61
1. LES CADRES DU COMBAT	65
1.1. L'évolution matérielle	65
1.1.1. Les multiples développements de l'architecture navale	65
<i>L'héritage médiéval.....</i>	<i>65</i>
<i>La mutation vers le galion.....</i>	<i>76</i>
<i>Des mouvements contraires.....</i>	<i>81</i>
<i>L'éternel débat entre puissance et agilité.....</i>	<i>89</i>
1.1.2. Le perfectionnement de l'armement	94
<i>L'apparition de l'artillerie en mer</i>	<i>94</i>
<i>Les pièces principales.....</i>	<i>104</i>
<i>L'artillerie à main</i>	<i>108</i>
1.1.3. Des techniques en lente et inégale évolution	117
<i>L'évolution vers la bordée.....</i>	<i>117</i>
<i>La précision limitée du tir de canon.....</i>	<i>124</i>
<i>Le problème du rechargement.....</i>	<i>127</i>

<i>Les performances des armes légères</i>	130
1.2. La pensée du combat	134
1.2.1. Des représentations contradictoires du changement	134
<i>Une révolution navale</i>	135
<i>Une très nette conscience des limites</i>	140
1.2.2. Différences nationales.....	143
<i>Une observation permanente</i>	144
<i>Particularités nationales dans le combat</i>	149
2. LA PREPARATION DU COMBAT	156
2.1. Le navire à la mer	156
2.1.1. Types de navires et fonctions.....	156
<i>Mesures et appellations</i>	156
<i>Marchands et navires de guerre</i>	159
<i>Petits et grands</i>	162
2.1.2. Les équipages : compositions et dynamiques	166
<i>Un équipage de navire de guerre</i>	166
<i>Fonctionnement et dysfonctionnements du bord</i>	175
<i>La préparation au combat</i>	181
2.1.3. La préparation du navire : changements de morphologie à l'approche du combat	185
<i>Modifier le navire</i>	185
<i>Répartir les hommes</i>	195
<i>Des groupes spécialisés</i>	198
<i>Préparer l'équipage</i>	202
2.2. Des navires face à face	207
2.2.1. Dynamiques de flottes et consignes générales à la mer	207
<i>Garder une flotte en ordre</i>	208
<i>Communiquer et tenir la flotte</i>	213
2.2.2. Gagner l'avantage du vent	218
<i>La condition de possibilité du combat</i>	218
<i>Le rapport de force permis par l'avantage du vent</i>	223
<i>L'avantage du vent au corps à corps</i>	229
2.2.3. Rapports de force et techniques d'approche	232
<i>Reconnaître l'ennemi</i>	233

<i>Disposer les navires</i>	235
<i>Au cœur de la bataille : appariages et tenailles</i>	241
3. DANS L’ACTION	248
3.1. L’approche	248
3.1.1. Combats à distance et combats de près.....	248
<i>Le profil général du combat et son évolution</i>	249
<i>Des pièces et des distances</i>	253
<i>Tirer en bateau</i>	258
3.1.2. L’enchaînement entre combat à distance et combat rapproché	264
<i>L’approche</i>	264
<i>Tension avant impact et contrôle de l’équipage</i>	267
<i>Arriver au contact</i>	270
<i>Diversité des armes</i>	271
3.2. Comment aborder	278
3.2.1. Lieux et angles	278
<i>L’axe vertical</i>	279
<i>L’axe horizontal</i>	281
3.2.2. Prendre pied sur le pont ennemi.....	294
<i>Les dangers concrets</i>	294
<i>L’organisation du passage</i>	298
<i>Passer sur le pont ennemi</i>	301
<i>Prendre pied</i>	305
3.3. Comment continuer à combattre	310
3.3.1. La confusion de la mêlée	310
<i>Le dérèglement des sens</i>	310
<i>Courage et furie</i>	329
<i>Rester efficace et opérant</i>	332
3.3.2. Blessures et dégâts au combat.....	336
<i>Douleurs et laconisme</i>	336
<i>Des blessures et des hommes</i>	339
3.3.3. Le rôle du capitaine.....	348
<i>La place du capitaine</i>	348
<i>La diversité des tâches</i>	353

3.4. Conclure un combat	358
3.4.1. La temporalité du combat	359
3.4.2. L'annihilation.....	363
<i>La destruction du navire</i>	363
<i>La destruction des hommes</i>	370
3.4.3. La perte d'éléments-clé.....	375
<i>La disparition du capitaine</i>	375
<i>La prise de l'étendard</i>	376
3.4.4. La reddition et le sort des prisonniers	379
<i>Conclure une reddition</i>	379
<i>Appropriations</i>	384
<i>Normes et excès</i>	386
EPILOGUE	394
CONCLUSION GENERALE.....	398
<i>Les deux dimensions du combat</i>	398
<i>Combattre en mer</i>	399
GLOSSAIRE	404
SOURCES	408
Sources manuscrites.....	408
<i>Collection Fernandez de Navarrete</i>	408
<i>Archivo de India de Séville</i>	420
<i>Archivo General de Simancas</i>	420
<i>Bodleian Library d'Oxford</i>	420
<i>Bibliothèque nationale de France</i>	420
Sources imprimées	422
BIBLIOGRAPHIE	426

Liste des abréviations utilisées pour les fonds d'archives

Espagne

AGI — Archivo General des Indias à Séville

AGS — Archivo General de Simancas

Nav. — Collection de documents *Fernandez de Navarrete*, conservée au Musée naval de Madrid

Note : la collection *Navarrete* représente une partie importante de la masse d'archives consultées dans ce travail, dont certains documents reviennent souvent. Pour des raisons de clarté et de concision des notes de bas de page, nous avons donc adopté la présentation suivante pour les références :

« date — titre du document abrégé », volume, folios concernés.

Les titres complets des documents, parfois très longs, sont indiqués en préambule de la bibliographie et classés par volumes.

Angleterre

Rawlinson A 192 — Dossier de documents A 192 de la collection Rawlinson, déposée à la *Bodleian Library* d'Oxford

France

B.N. — Manuscrits de la Bibliothèque nationale
Cinq-Cents
Colbert
Dupuy
Franç. — manuscrits « Français »

Note sur les traductions

Sauf mention contraire, toutes les traductions contenues dans cette thèse sont de notre fait : nous sommes donc seul responsable des éventuelles imprécisions qui pourraient s'y trouver.

Note sur les illustrations

Les figures et schémas présents dans ce mémoire ont été réalisés en utilisant les dessins de navires contenus dans le chapitre « Fighting tactics » du volume du dossier de la *Mary Rose* consacré aux armes, dont le texte est de N. Rodger¹.

¹ Alexandra Hildred (ed.), *Weapons of warre: the armaments of the Mary Rose*, Portsmouth, Mary Rose Trust, 2011, vol. II, p. 850 et sq.

Table des illustrations

Illustration n°1. Construction à clins et à franc-bord	65
Illustration n°2. Une cogue	67
Illustration n°3. Plan et coupe d'une grande galère vénitienne du XV ^e siècle	68
Illustration n°4. Une nef méditerranéenne	69
Illustration n°5. Caraque du début du XVI ^e siècle	71
Illustration n°6. Caragues espagnoles courant XVI ^e siècle	72
Illustration n°7. Représentation de <i>caravela redonda</i>	73
Illustration n°8. Plan de <i>nao</i>	74
Illustration n°9. Profil de galion élisabéthain	78
Illustration n°10. La bataille de l'île Terceira — détail	79
Illustration n°11. Galion espagnol à la fin du XVI ^e siècle	80
Illustration n°12a. <i>Le Prince Royal</i> selon H. Vroom — détail	84
Illustration n°12b. Modélisation du <i>Prince Royal</i>	84
Illustration n°13. <i>Le Sovereign of the Seas</i>	85
Illustration n°14. Croquis de la coque de la <i>Couronne</i>	87
Illustration n°15. Anatomie d'un canon en fer forgé	96
Illustration n°16. Mise en place et utilisation d'un canon en fer forgé	97
Illustration n°17. Canon par R. Wright	105
Illustration n°18. Représentation d'une couleuvrine de l'épave de la <i>Mary Rose</i>	106
Illustration n°19. Sling de l'épave de la <i>Mary Rose</i>	108
Illustration n°20. Reconstitution d'une <i>base</i> de l'épave de la <i>Mary Rose</i>	109
Illustration n°21a et 21b. <i>Hailshot piece</i> sur l'épave de la <i>Mary Rose</i>	110
Illustration n°22. Principe de la platine à mèche	112
Illustration n°23. Placement d'une couleuvrine sur la <i>Mary Rose</i>	122
Illustration n°24. <i>Le Henry Grace a Dieu</i>	123
Illustration n°25. Rechargement d'un canon à l'extérieur du navire	129
Illustration n°26. <i>La Mary Rose</i>	193
Illustration n°27. Bateau de guerre selon Brueghel l'Ancien	194
Illustration n°28. Représentation de galion	195
Illustration n°29. La bataille du Solent de 1545	222
Illustration n°30. Navires hollandais éperonnant des galères espagnoles	224
Illustration n°31. Le tir de but en blanc	254

Illustration n°32. Utilisation du quadrant et du fil à plomb	256
Illustration n°33. Principe du tir par ricochet	263
Illustration n°34. <i>Trounckes</i>	274
Illustration n°35. <i>Pots</i>	275
Illustration n°36. Dessin de coques	285
Illustration n°37. La bataille de Gibraltar par van Wieringen (1)	287
Illustration n°38. Localisation de l'écubier	289
Illustration n°39. Angles de tir sur la <i>Mary Rose</i>	291
Illustration n°40. La bataille de Gibraltar par van Wieringen (2)	314
Illustration n°41. La bataille de Gibraltar par van Wieringen (2) — détail	315
Illustration n°42. La bataille de Gibraltar par van Wieringen (2) — détail	316
Illustration n°43. Bataille de l'Armada selon H. Vroom	318
Illustration n°44. Combat naval par Juan de la Corte	319
Illustrations n°45a, 45b, 45c. Reconstitution de tir au canon autour du site du <i>Vasa</i>	320
Illustration n°46a et 46b. Reconstitution de tir au canon par Nicholas Hall	322
Illustration n°47. Reconstitution de tir dans le cadre du chantier de la <i>Mary Rose</i>	323
Illustration n°48. Tir avec une reproduction de mousquet à platine à mèche	324
Illustration n°49. Firepikes	343
Illustration n°50. Engin incendiaire	344

Table des figures

Figure n°1. La généalogie du galion.....	76
Figure n°2. La position préférentielle au vent	225
Figure n°3. La Reconquête du vent lors de la bataille des Açores	228
Figure n°4. Le principe du dévent	229
Figure n°5. L'avantage du vent pour l'artillerie	231
Figure n°6. La file selon Alonso de Chaves	237
Figure n°7. Dispositif en aile (<i>en ala</i>) selon Chaves.	238
Figure n°8. Formation en double aile face à une formation en triangle selon Chaves.	239
Figures n°9a et 9b. Tirer depuis un navire sous le vent.....	261
Figure n°10. Rapprochement de deux navires bord à bord sous l'effet de la houle	287

Introduction

Le 10 août 1512, une escadre anglaise approche de l'entrée du goulet de Brest, et y trouve une flotte française et bretonne au mouillage¹. Prise par surprise, cette dernière doit appareiller précipitamment pour rentrer à l'abri dans la rade afin de ne pas se retrouver prise au piège de la marée descendante. Mais trois navires s'attardent face à la flotte ennemie, par désir d'en découdre ou pour retarder l'escadre anglaise et permettre le repli de leurs compagnons². Parmi eux, *La Cordelière*, commandée par le capitaine breton Hervé de Portzmorguer, se montre la plus opiniâtre au combat : face aux premiers assauts, elle résiste plus longtemps que ses compagnons, évitant habilement les grands navires anglais que sont la *Mary James* et le *Sovereign*, qui ne parviennent pas à l'aborder en position favorable³. C'est le navire le plus imposant de la flotte anglaise, le *Regent*, lourde caraque⁴ de près de mille tonneaux, qui parvient finalement à arrimer solidement la *Cordelière* et à mener l'abordage. Une centaine d'hommes d'armes anglais sautent alors sur le pont breton, et le combat passe alors au corps-à-corps : Portzmorguer combat sur son *tillac** en armure, entouré de ses gens d'armes et des gentilshommes de sa parenté — tandis que les équipages s'affrontent à la pique et à la hache, les arquebuses étant depuis longtemps déchargées et inutiles. Les engins incendiaires fusent de toutes parts, projectiles de poudre et de poix destinés à mettre le feu au navire ennemi — augmentant encore le risque inhérent à l'usage des canons sur des navires en bois. Mais les deux navires sont désormais liés, et les départs de feu se multiplient : l'un des mâts enflammés du *Regent* tombe en travers des deux navires et diffuse encore l'incendie au sein d'un champ de bataille devenu fournaise. Tout à coup, une explosion considérable emporte les deux navires dans une nuée de flammes : c'est sans doute de la soute à poudre de la *Cordelière* qui a sauté, atteinte par l'incendie. Les deux navires volent alors en éclat : une minorité de survivants peut être récupérée en mer, mais les deux bateaux et la majeure partie des équipages sont perdus,

* Le *tillac* est la partie du pont principal situé entre les châteaux avant et arrière.

¹ L'affrontement se comprend dans le contexte de la Quatrième guerre d'Italie (ou Guerre de la ligue de Cambrai) entre 1508 et 1516. L'Atlantique n'est qu'un front secondaire de cette guerre, mais en 1512 Anglais et Espagnols y sont opposés au Royaume de France et au duché de Bretagne, qui est allié à la France par le mariage de la duchesse Anne avec Louis XII.

² Max Guérout, *Le dernier combat de la Cordelière*, Brest, Éditions Le télégramme, 2012, p. 104. Sur tout le combat, *Ibid.*, p. 99 et sq.

³ On peut noter que la *Mary Rose*, dont le naufrage et la fouille sont si importantes pour cette étude, est présente à cette bataille — mais elle n'engage pas directement *La Cordelière*.

⁴ Sur les différents types de navires, voir 1.1.1.

pour un bilan qui dépasse largement le millier de victimes, peut-être 2000 hommes selon certaines sources¹.

Les 2 et 3 juin 1653, en Mer du Nord, au large de Dunkerque, une flotte anglaise d'une centaine de vaisseaux sous la direction des généraux Monck, Blake et Deane affronte une flotte hollandaise de force similaire, commandée par l'amiral Tromp². Les Anglais possèdent l'avantage du vent et refusent de s'approcher de leurs ennemis, maintenant les Hollandais à distance en les pilonnant grâce à leur artillerie. Inférieurs en nombre comme dans le maniement des canons, et incapables de regagner l'avantage du vent, les Hollandais échouent à parvenir au contact et à l'abordage, et doivent donc se contenter de subir la canonnade à distance, pour un résultat particulièrement dévastateur : une vingtaine de navires perdus côté hollandais, aucun côté anglais³.

Entre ces deux combats, un monde d'écart. Dans l'Atlantique du début du XVI^e siècle, la bataille se déroule ainsi au contact, corps à corps : si des pièces d'artillerie sont bien présentes au sein de cet affrontement, leur utilisation ne permet pas de conclure le combat à distance — tâche que personne ne peut raisonnablement attendre d'elles de toute façon. Surtout celles-ci se taisent progressivement à mesure que la bataille avance, les difficultés de rechargement poussant les équipages à se contenter de les faire tirer une fois chacune. De ce fait, le combat prend alors corps sous la forme de l'assaut à la main et à l'arme blanche, qui pourrait fortement rappeler la prise d'une place forte médiévale — à ce détail près que les dangers du combat en mer sont démultipliés par la fragilité des navires, comme l'issue de la bataille le montre. À l'inverse, en 1653, les canons sont devenus des armes suffisamment efficaces pour battre un ennemi sans jamais avoir à prendre le risque du corps-à-corps — ouvrant ainsi la voie à un paradigme du combat désormais centré sur l'affrontement à distance, et qui prendra forme pendant le siècle et demi suivant dans la pratique de la ligne de bataille⁴.

¹ Georges Fournier, *Hydrographie contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation*, Grenoble, Éditions des 4 seigneurs, 1973, p. 244. M. Guérout évalue un bilan probable à 1500 victimes — dont probablement 1000 Bretons, ce qui explique un choc important dans la région dans les semaines et les mois qui suivent. M. Guérout, *Le dernier combat de la Cordelière, op. cit.*, p. 120-121.

² Il s'agit de la bataille de Gabbard, dite parfois aussi de North Foreland ou de Nieuwpoort. Nous avons gardé la datation originelle, mais on trouve aussi parfois la date des 12 et 13 juin, en calendrier grégorien.

³ Pour une analyse plus détaillée de cette bataille de la première guerre anglo-hollandaise, voir « Epilogue ».

⁴ La ligne de bataille est à bien des égards le point limite de ce travail : combat à distance entre deux flottes placées chacune en ligne continue, et qui se pilonnent jusqu'à ce que l'une d'elles abandonne, cette technique devient rationnelle et efficace à partir d'un certain niveau de performance de l'artillerie — autour du milieu du XVII^e siècle. Brian Lavery, « The Revolution in Naval Tactics, 1588-1653 » dans Jean Meyer, José Merino et Martine

C'est de rendre compte de ce décalage et de cette évolution entre deux pratiques du combat si éloignées qu'il sera question au sein de ce travail : un changement radical et définitif bouscule en effet les contours de la bataille, et, partant, l'anthropologie du combat. À partir du milieu du XVII^e siècle, le combat se déroulera désormais à distance dans la très grande majorité des cas, chaque équipage étant concentré sur son navire et ses canons pour en maximiser l'efficacité ; ce qui relègue le face à face meurtrier, où l'on périt littéralement de la main de l'ennemi, à des situations exceptionnelles. Il faut toutefois remarquer que ce changement — notamment technique — prend longtemps : un siècle et demi au moins dans le cadre de cette étude, qui commence au début du XVI^e siècle. Il s'agit en effet du moment où l'artillerie atteint un point de perfectionnement minimal qui permet d'en faire une arme efficace sous certaines conditions — mais on pourrait aussi considérer que cette évolution prend un ou deux siècles de plus si l'on prend comme point de départ les premières apparitions de l'artillerie en mer¹. C'est assez dire que cette évolution n'est pas un déclic. Ce n'est pas non plus une « révolution militaire »² au sens d'un chamboulement brutal. Mais c'est le retournement d'un système et d'un paradigme sur lui-même : non pas une révolution donc au sens de la Révolution française, mais peut-être au sens de la révolution néolithique — lente, inégale selon les endroits, mais *in*

Acerra (eds.), *Les marines de guerres européennes : XVII-XVIII siècles*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1985, p. 167, 171. Voir « Epilogue ».

¹ On verra en effet qu'on trouve bien aux XIV^e et XV^e siècles l'action de canons en mer, mais que ceux-ci sont rares, peu précis ; et surtout globalement ne représentent pas un facteur déterminant l'issue d'un combat naval ; voir 1.1.2.

² L'importance de la question et de la dénomination de « révolution militaire » pour le début de l'époque moderne fait notamment suite au livre éponyme de Geoffrey Parker, paru en anglais en 1988 et traduit en français en 1993, et dont le très grand retentissement constitue l'un des arrière-fonds historiographiques de ce travail (notons que Parker prolongeait en cela les thèses émises par Michael Roberts dans les années 1950). L'ouvrage identifie ainsi une « révolution » dans les pratiques de la guerre au début de l'époque moderne autour de quatre axes essentiels : l'apparition du mousquet, l'augmentation vertigineuse des effectifs des armées de terre, l'apparition de la « trace italienne » dans la construction des forteresses pour faire face à l'artillerie, et l'évolution des navires vers le tir par le travers (qu'on appellera la bordée) — théorie qui a été très fortement critiquée, puis nuancée par l'auteur lui-même, depuis la parution de l'ouvrage. Ce débat a lieu depuis plus de trente ans, et quoique stimulant, il s'est souvent concentré sur le mot précis de « révolution » et sur ses limites — ce qui a dans une certaine mesure fait écran par rapport au problème de fond, bien plus passionnant et directement intéressant pour nous, des mutations de la guerre au début de l'époque moderne. Nous n'entendons donc pas nous jeter dans cette querelle interminable avec ce travail, et nous éviterons donc autant que possible d'utiliser ce mot si problématique — dont nous précisons ici la pertinence appliquée à notre sujet, selon nous. Nous traiterons toutefois évidemment de l'évolution des navires vers la bordée, et ses limites dans la période, voir 1.1.3. Sur les débats autour de la notion, voir Geoffrey Parker, *La révolution militaire: la guerre et l'essor de l'Occident : 1500-1800*, Paris, Gallimard, 1993, p. 9-15 ; Jeremy Black, *European warfare, 1494-1660*, Andover, Routledge, 2002, 244 p ; Clifford J. Rogers (ed.), *The military revolution debate: readings on the military transformation of early modern Europe*, Boulder, Westview press, 1995 ; Frank Tallett et David J. B. Trim (eds.), *European warfare, 1350-1750*, Cambridge, Cambridge University Press, 2010, p. 6-9, John Francis Guilmartin, « The military revolution in warfare at sea during the early modern era: technological origins, operational outcomes and strategic consequences », *Journal for Maritime Research*, 2011, vol. 13, n° 2, p. 129-137.

fine radicalement transformative¹. C'est assez dire aussi que ce changement n'est pas surdéterminé par les innovations techniques, notamment dans la construction et le maniement des canons : bien que les progrès aient lieu de manière constante au cours de la période, c'est non seulement par le perfectionnement très progressif, mais aussi et surtout par l'intégration de ces techniques nouvelles dans les pratiques du combat que finit par émerger le nouveau paradigme. Pas une arme miracle donc, qui sortirait des flots et viendrait chambouler les manières de vivre et de mourir en mer, mais une infinité de petits progrès et d'améliorations spécifiques, d'adaptations et d'incrémentations touchant aussi bien le navire et son maniement, que les armes et leurs performances.

L'objectif de cette thèse est donc d'étudier la relation symbiotique entre le progrès technique et l'évolution des pratiques, dans le cadre d'une anthropologie du combat qui cherche à rendre compte au plus près des objets et des hommes, « au ras du pont » en quelque sorte, de la réalité du combat en Atlantique entre le début du XVI^e et le milieu du XVII^e siècle. Et de reconstituer autant que possible cette époque de transition, où le combat naval s'accomplit encore aussi bien « par le fer » des armes blanches que « par le feu » d'une artillerie en perfectionnement².

Une période mouvementée

Il faut pour cela commencer par resituer le scénario et les grands personnages de la partie qui se joue dans l'Atlantique au début de l'époque moderne³.

¹ Je reprends cette analogie des travaux et interventions de Laurent Henninger — notamment Laurent Henninger, « La « révolution militaire ». Quelques éléments historiographiques », *Mots. Les langages du politique*, 2003, n° 73, p. 87-94 ; qui constitue une bonne mise au point sur la question.

² Alonso de Chaves, *Quatri partitu en cosmografía práctica, y por otro nombre Espejo de Navegantes*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1983, p. 383.

³ On peut signaler que cette délimitation de notre espace est dans une certaine mesure anachronique. Comme le remarque par exemple Ricardo Padrón, l'imaginaire géographique des acteurs du XVI^e siècle est divers, mais inclut une vision de l'océan comme un continuum où se situent l'Amérique et l'Asie, l'Amérique étant parfois décrite comme faisant partie des Indes les plus à l'Est (ce qui n'est géographiquement pas faux puisque la terre est ronde). Ainsi, les dénominations d'Indes « occidentales » et « orientales », désignant l'Amérique et l'Asie, répondent essentiellement à des préoccupations politiques, les terres désignées comme occidentales appartenant à l'Espagne, et les terres orientales au Portugal, en vertu du traité de Tordesillas. On peut noter que cette représentation de l'océan comme un continuum est la raison pour laquelle la délimitation de l'antiméridien du traité de Tordesillas, plaçant la limite entre espaces portugais et espagnol en Asie cette fois, va être un sujet particulièrement brûlant jusqu'à sa fixation par le traité de Saragosse de 1529.

Il reste que pour d'évidentes raisons pratiques, nous adopterons une délimitation géographique moderne de l'Atlantique, et qui correspond au Ponant des contemporains, par opposition à la Méditerranée, le Levant où domine le combat de galères : borné à l'Ouest par les Amériques et le cap Horn au sud, et à l'Est par l'Europe et l'Afrique, la mer du Nord et le cap de Bonne Espérance au sud. De nombreuses raisons politiques expliquent ce choix, notamment le fait qu'il s'agisse de la sphère géopolitique sous contrôle espagnol. Surtout, prendre en compte les mers asiatiques ferait entrer dans cette étude une multiplicité de puissances et d'acteurs avec des

L'Espagne

La puissance atlantique dominante du début du XVI^e siècle jusqu'à la fin de la période est sans nul doute et presque sans partage la monarchie des Habsbourg, particulièrement dans sa dimension espagnole — mais aussi avec le Portugal et le Brésil à partir de la réunion des couronnes de 1580. Première nation européenne à s'aventurer en Amérique, première aussi à en rapporter des richesses, la couronne de Castille voit cette possession reconnue et actée par la bulle *Inter caetera* de 1493 puis le traité de Tordesillas de 1494, lui attribuant toutes les terres à l'ouest d'un méridien imaginaire passant à 370 lieues à l'ouest du Cap-Vert — alors que le royaume du Portugal hérite des terres à l'est. L'Espagne est aussi la première puissance à investir lourdement dans une présence navale atlantique, à travers notamment la création de la *Casa de contratación* en 1503, institution chargée de l'organisation des convois à destination de l'Amérique, mais aussi de la formation de certains personnels (pilotes, artilleurs, cosmographes) et de la réception et l'écoulement des biens en Espagne. Cette présence atlantique est donc théoriquement et empiriquement importante, mais convient d'être relativisée à la lumière de l'immensité de l'océan et du continent que les Espagnols cherchent à occuper et à contrôler — et se heurte donc à l'impossibilité très concrète de maîtriser complètement ces mers, en dépit de la fiction juridique qui les en rend maîtres.

La montée des concurrences

Différentes puissances viennent s'insérer dans cet espace atlantique espagnol : le Portugal, tout d'abord — qui a bien la possession légitime d'une partie du continent américain en vertu du traité de Tordesillas, et surtout de la découverte du Brésil par Pedro Alvarez Cabral en 1500¹.

cultures navales spécifiques, et aurait démesurément étendu notre champ d'investigations. Enfin, comme le remarque par exemple Joyce E. Chaplin, l'Atlantique devient rapidement un espace *vécu*, qui a du sens pour les acteurs de l'époque : « ce n'était pas un concept venu d'en haut [*top-down concept*], mais une catégorie qui avait du sens même pour les couches les plus basses des sociétés qui émergèrent dans le monde postcolombien, particulièrement pour les marins qui avaient le lien le plus fort à l'Océan ».

Ricardo Padrón, « « The Indies of the West » or, the Tale of How an Imaginary Geography Circumnavigated the Globe » dans Christina Hyo Jung Lee (ed.), *Western visions of the Far East in a transpacific age, 1522-1657*, Burlington, Ashgate, 2012, p. 19-41 ; Joyce E. Chaplin, « The Atlantic Ocean and its contemporary Meanings, 1492-1808 » dans Jack Phillip Greene (ed.), *Atlantic history : a critical appraisal*, Oxford, Oxford University Press, 2009, p. 35-36 ; Lauren Benton, « Legal Spaces of Empire: Piracy and the Origins of Ocean Regionalism », *Comparative Studies in Society and History*, 2005, vol. 47, n° 4, p. 703.

¹ On peut noter en effet que bien qu'une partie du Brésil soit dans la partie portugaise délimitée par le traité de Tordesillas, le calcul précis de la longitude étant empiriquement impossible jusqu'au XVIII^e siècle, ce n'est pas par une mesure que cette répartition a pu être faite ; mais bien davantage par le fait accompli, augmenté par la

Il ne s'agit pourtant là que d'une faible rivalité dans l'Atlantique et à l'échelle de la période : d'abord car le royaume portugais se concentre sur l'exploitation de ses lucratives possessions en Asie, mais aussi et surtout car les deux couronnes étant réunies de 1580 à 1640, la présence portugaise dans l'Atlantique se comprend largement en continuité avec l'entreprise espagnole¹. Les principales rivalités proviennent donc des autres nations européennes, et de la France en premier lieu.

Le royaume de France possède en effet une activité atlantique grâce à une longue tradition maritime, notamment dans des régions habituées à la navigation hauturière en Atlantique — comme par exemple les pêcheurs basques ou normands allant jusqu'aux bancs de l'Atlantique nord. Mais aussi celle-ci prend une nouvelle dimension² par le fait d'une volonté politique : François Ier, en effet, dans le prolongement logique de sa rivalité avec Charles Quint, cherche à remettre en question la répartition établie par le traité de Tordesillas, et veut donner à son royaume les moyens de se projeter dans l'espace atlantique à travers la fondation du Havre-de-Grâce en 1517³. Surtout, ce climat permet et encourage les entreprises en ce sens⁴ : des armateurs comme le Dieppois Jean Ango lancent des navires en Atlantique afin d'empiéter sur l'espace espagnol, dont un symbole pourrait être la prise par le capitaine Jean Fleury de deux des trois caravelles rapportant en Europe le butin aztèque d'Hernan Cortès en 1523⁵. Ces initiatives sont multiformes : tant de telles opérations de course, que du simple commerce avec

conscience vague que le Portugal pouvait prétendre à des terres dans la zone. R. Padrón, « « The Indies of the West » or, the Tale of How an Imaginary Geography Circumnavigated the Globe », art cit, p. 33-34.

¹ Cela ne veut pas dire que les deux puissances n'entrent pas en rivalité — c'est par exemple le cas avec les incursions brésiliennes en territoire espagnol en Amérique du sud — mais cette rivalité n'est pour ainsi dire pas significative en mer, les navires portugais souffrant surtout des attaques des adversaires de l'Espagne qui les visent par association. Voir par exemple la prise de la caraque « Cinque chagas » par trois navires anglais au niveau des Açores en 1594. Richard Hakluyt, *The principal navigations, voyages, traffiques & discoveries of the English nation: made by sea or over-land to the remote and farthest distant quarters of the earth at any time within the compasse of these 1600 yeeres*, Glasgow, J. MacLehose and sons, 1903, vol. VII, p.123 et sq.

² On peut toutefois mentionner qu'il existe en France une certaine volonté d'aller explorer les côtes d'Afrique au XV^e siècle, et notamment sous le règne de Louis XI en soutenant les expéditions d'armateurs normands — sans commune mesure toutefois avec l'intensification de l'activité au XVI^e siècle. Jacques Paviot et Giulio Romero-Passerin, « Quitter les littoraux » dans *Les Français, la terre et la mer : XIIIe-XXe siècle*, Paris, Fayard, 2005, p. 77-78.

³ *Ibid.*

⁴ Bien qu'elles soient souvent qualifiées d'entreprises privées, il est difficile de qualifier ces expéditions selon une distinction public/privé qui fonctionne mal dans ce contexte : si les fonds investis proviennent bien d'armateurs, les expéditions dieppoises par exemple sont régies par des commissions distribuées par l'Amiral de France, et en tant que telles relèvent bien d'une certaine autorité publique. Voir par exemple *Ibid.*, p. 77.

⁵ Mickaël Augeron, « Coligny et les Espagnols à travers la course (c.1560-1572) : une politique maritime au service de la cause protestante » dans Martine Acerra (ed.), *Coligny, les protestants et la mer*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 1997, p. 157.

les Indiens le long du littoral brésilien¹. Ces empiètements privés sur l'exclusif ibérique au Nouveau monde sont suivis par des entreprises royales, et quelques expéditions parviennent à prendre pied sur le continent américain : c'est le cas des flottes de Jacques Cartier vers le nord du continent à partir de 1534, qui permettent une présence très ponctuelle dans le golfe du Saint-Laurent, mais aussi et surtout de deux entreprises lancées à l'initiative de l'Amiral de France Gaspard de Coligny. La première est la célèbre « France antarctique » de Nicolas de Villegagnon, implantation militaire prenant le relais de la présence diffuse au Brésil en implantant un fort en baie de Guanabara (l'actuelle baie de Rio) à partir de 1555. Celle-ci périclité toutefois en raison des tensions confessionnelles au sein d'une expédition rassemblant catholiques et protestants² — autour notamment des différends sur la question de l'eucharistie et du cannibalisme des indigènes. La présence française y est définitivement chassée en mars 1560 par une imposante flotte portugaise sous le commandement du gouverneur général du Brésil en personne, qui intervient et rase le fort. La seconde, moins connue, est la tentative d'implantation française en Floride³ dans au début de la décennie 1560, sous le commandement du dieppois Jean Ribault qui réussit à créer en 1562 une petite colonie protestante dans la Caroline du Sud actuelle — qui finit massacrée à l'été 1565 par une expédition espagnole⁴. La période des guerres de religion est quant à elle double : d'un côté, les profondes divisions de la société et de la noblesse française touchent les milieux maritimes, affaiblissent les forces navales du royaume, et l'état de guerre ne permet plus de se lancer dans des entreprises de colonisation large⁵. C'est particulièrement le cas pour un pouvoir royal qui sacrifie régulièrement ses intérêts en Amérique face à des objectifs plus directs et plus pressants⁶. De

¹ On estime ainsi que dès 1530, plus de 300 vaisseaux portugais avaient déjà été pris par les Français. Christophe Boucher, « “Gens agréables” ou “grands dissimulateurs” ? Amérindiens et huguenots en “Floride” (1562-1565) » dans Mickaël Augeron et al. (eds.), *Les Huguenots et l'Atlantique*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2009, vol.I, p. 125. Pour une recension poussée de ces attaques, voir Jean-Pierre Moreau, *Pirates : flibuste et piraterie dans la Caraïbe et les mers du Sud, 1522-1725*, Paris, Tallandier, 2006, p. 32-36.

² Voir Frank Lestringant, *Jean de Léry ou L'invention du sauvage : essai sur l'"Histoire d'un voyage fait en la terre du Bresil"*, Paris, Classiques Garnier, 2016, 333 p ; Mickaël Augeron et al. (eds.), *Les Huguenots et l'Atlantique*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2009, vol. I, p.130.

³ Il s'agit là du mot de l'époque, qui correspond plus largement au littoral du sud des États-Unis. La présence française se concentre entre le nord-est de la Floride et le sud de la Caroline du sud actuelles. Christophe Boucher, « “Gens agréables” ou “grands dissimulateurs” ? Amérindiens et huguenots en “Floride” (1562-1565) », art cit, vol.I, p. 135.

⁴ *Ibid.*, p. 152 ; Gilles Havard et Cécile Vidal, *Histoire de l'Amérique française*, Paris, Flammarion, 2008, p. 54-55.

⁵ Jean-Pierre Moreau détaille ainsi les difficultés confessionnelles dans la ville du Havre en 1562, qui empêchent l'activité corsaire ; ainsi que les grands empêchements que subit le centre corsaire qu'est La Rochelle au moment du siège de 1572-73 et dans les suites immédiates. J.-P. Moreau, *Pirates, op. cit.*, p. 47 ; J. Paviot et G. Romero-Passerin, « Quitter les littoraux », art cit, p. 82-83 ; G. Havard et C. Vidal, *Histoire de l'Amérique française, op. cit.*, p. 62.

⁶ C'est notamment ce qu'avance Philip P. Boucher, qui relativise très fortement l'idée reçue d'une expansion française en Amérique du fait de la puissance étatique (par opposition à un modèle anglais de laisser-faire). Philip

l'autre, l'activité corsaire ou pirate¹, notamment protestante, connaît une particulière efflorescence dans ces années-là², à l'instigation de Gaspard de Coligny notamment³, tant comme un moyen militaire que comme une manière de financer la « Cause » protestante à laquelle était reversée une partie des bénéfices des corsaires⁴. C'est au début du XVII^e siècle que l'on constate la réapparition d'une présence française en Amérique, dès la paix de Vervins de 1598 mais plus encore à partir de la reprise des hostilités avec l'Espagne en 1635, dans le cadre de la Guerre de Trente Ans. Les initiatives en direction du Canada reprennent à l'instigation d'Henri IV, mais c'est surtout dans les Caraïbes que cette présence prend forme dans les décennies suivantes et se cristallise autour de certains territoires désertés par l'Espagne, comme Saint-Christophe, la Martinique ou l'île de la Tortue. Cette implantation dans les Caraïbes répond à des initiatives royales — par exemple la création de la Compagnie de Saint-Christophe par Richelieu en 1626, continuée par la Compagnie des îles d'Amérique en 1635 qui vise à l'implantation française dans l'arc caribéen — mais aussi à une activité privée aux limites de la loi, et l'on peut constater une évidente présence française dans le monde interlope des boucaniers et des flibustiers qui émerge à cette période, gênant de plus en plus la présence espagnole en Amérique⁵.

Surtout, c'est l'Angleterre qui constitue l'autre principale puissance atlantique au cours de la période. Si le début du XVI^e siècle la voit essentiellement en opposition avec la France⁶ — comme pendant la guerre de la Ligue de Cambrai en 1512-1513 qui donne lieu au combat de la

P. Boucher, « Revisioning the “French Atlantic” or, How to Think about the French Presence in the Atlantic, 1550-1625 » dans Peter Cooper Mancall (ed.), *The Atlantic world and Virginia, 1550-1624*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 2007, p. 274-306.

¹ On reviendra plus loin sur la difficile distinction entre ces activités, particulièrement dans ces années, au point que M. Augeron propose l'appellation de « pirato-corsaires » pour désigner ces acteurs. M. Augeron, « Coligny et les Espagnols », art cit, p. 161.

² J-P Moreau relève notamment que les années 1560-1590 sont les plus actives pour les armements corsaires au Havre. J.-P. Moreau, *Pirates, op. cit.*, p. 47.

³ Coligny se sert de la course et de la piraterie — bien enracinées dans les sociétés littorales atlantiques depuis le règne François Ier — comme d'une arme de guerre contre l'Espagne dont il entend contester la suprématie en Amérique, et aussi contre les navires français catholiques pendant les périodes de guerre ouverte. M. Augeron montre notamment le jeu trouble des rois de France vis-à-vis de cette activité pirate dans ces années, affirmant aux ambassadeurs espagnols lutter contre cette piraterie, mais prenant bien peu de mesures de fait. Notons toutefois que nous avons trouvé très peu de documents et de récits relatifs à l'activité corsaire de ces années-là. M. Augeron, « Coligny et les Espagnols », art cit ; Alan James, *The Navy and Government in Early Modern France, 1572-1661*, Londres, Royal Historical Society, 2004, p. 21.

⁴ M. Augeron, « Coligny et les Espagnols », art cit, p. 167-168.

⁵ J.-P. Moreau, *Pirates, op. cit.*, p. 51-80 ; P.P. Boucher, « Revisioning the “French Atlantic” », art cit, p. 304-306.

⁶ N. A. M. Rodger, *A naval history of Britain, 660-1649: The Safeguard of the Sea*, Londres, Harper Collins/National maritime museum, 1997, p. 169-172.

Cordelière, ou la neuvième guerre d'Italie où se produit le naufrage de la *Mary Rose* en 1545 — c'est bien avec l'Espagne que la confrontation se met progressivement en place sur le théâtre atlantique. À partir du règne d'Élisabeth (1558-1603) et du retour du royaume vers l'anglicanisme, l'antagonisme s'installe à la faveur de l'activité anglaise en Atlantique aux dépens de l'Espagne¹, qu'il s'agisse d'insertion dans l'exclusif espagnol ou d'attaques ponctuelles de navires appartenant à Philippe II². Surtout, c'est à partir du tour du monde de Francis Drake de 1578-1580 — qui consiste pour une bonne part en un pillage des ports et navires espagnols qu'il trouve sur son chemin — puis du refus d'Élisabeth de le sanctionner, que les deux nations passent à la guerre ouverte. L'une de ses concrétisations les plus marquantes est naturellement l'expédition espagnole de 1588, baptisée après coup par dérision « l'invincible Armada », mais on peut déjà mentionner que l'épisode a une importance à relativiser par rapport à cette étude : d'abord par le souci de ne pas se focaliser sur une seule bataille, ce qui risquerait de créer des biais dans l'analyse longue des formes du combat ; mais aussi et surtout parce que le combat naval en tant que tel n'a constitué qu'une part minime de l'événement³. Plus instructive est la période qui encadre cette expédition, qui voit se multiplier les combats anglo-espagnols dans tout l'Atlantique de la fin des années 1570 jusqu'au début du XVII^e siècle⁴, et qui fournit la trame de fond d'une grande partie des combats que nous étudierons.

Si les attaques anglaises ne s'achèvent pas totalement après 1604⁵, les offensives hollandaises deviennent alors la préoccupation majeure de l'Empire atlantique espagnol. En

¹ Nicholas Patrick Canny, « England's New World and the Old, 1480s-1630s » dans William Roger Louis et Nicholas Patrick Canny (eds.), *The origins of Empire : British overseas enterprise to the close of the seventeenth century*, Oxford, Oxford university press, 1998, p. 150-151 ; M. Daeffler, *Formes de carène et navires de combat*, *op. cit.*, p. 19.

² Par exemple au travers du trafic d'esclaves, dont la vente en Amérique, bien que prohibée par la couronne espagnole, est généralement menée grâce à la menace militaire — ce que les sources françaises appellent le « commerce au bout de la pique ». Voir « 1568 — Relacion del suceso de la Armada Flota de Nueva España, en el puerto de San Juan de Lua, con el cosario Juan de Aquines », Nav. XXI f°560 et sq. ; J.-P. Moreau, *Pirates*, *op. cit.*, p. 39. Mentionnons qu'une infinité d'autres motifs entrent évidemment en jeu — par exemple l'excommunication d'Élisabeth dès 1570, ou le soutien anglais aux révoltés des Pays-Bas — mais il s'agit là des principales causes sur le plan maritime et naval.

³ L'affrontement entre les deux flottes est en effet extrêmement réduit, se cantonnant à un canonage à distance les derniers jours de juillet, puis à l'envoi de brûlots dans la nuit du 7 au 8 août. Les collisions entre navires espagnols, puis la tempête en mer du Nord feront le reste. Brian Lavery, *The ship of the line*, Londres, Conway maritime press, 1983, p. 11.

⁴ La paix entre les deux nations arrive avec la fin du règne d'Élisabeth et l'accession au trône de Jacques I^{er} en 1604. N.P. Canny, « England's New World and the Old, 1480s-1630s », *art cit.*, p. 150.

⁵ Un grand nombre de corsaires anglais, peu désireux d'abandonner leur activité, se rapprochent désormais des Provinces-Unies, et agissent en vertu de lettres de commissions néerlandaises — ce qui participe grandement à l'essor de l'activité corsaire à partir des Provinces-Unies. Dans les décennies suivantes, on comptera un nombre

effet, la révolte des Pays-Bas contre la monarchie espagnole commence dès 1568 et de nombreuses attaques des « gueux de mer » hollandais ont lieu au cours la décennie 1570¹, généralement couronnées de succès. C'est toutefois à partir du début du XVII^e siècle que l'on assiste à une montée en puissance des offensives hollandaises très perceptible dans les sources espagnoles notamment. La puissance navale des Provinces-Unies avait exponentiellement crû à la fin du XVI^e siècle, et les flottes hollandaises apparaissent alors plus nombreuses et plus menaçantes² : ainsi, à partir de l'expiration de la « Trêve de Douze ans » entre Espagne et Provinces-Unies de 1609 à 1621³, les hostilités reprennent notamment en direction du Brésil, les Hollandais réussissant à occuper Bahia en 1624-1625, puis la région de Pernambouque de 1630 jusqu'aux années 1650⁴. Surtout, ces offensives se poursuivent en mer, les navires hollandais perturbant les communications espagnoles et menaçant leurs flottes — phénomène qui culmine avec la capture inédite du convoi de la Flotte des Indes à Matanzas en 1628⁵. Cette opposition trouve finalement une conclusion provisoire en 1639 avec la déroute des Downs, où une large flotte espagnole visant à amener argent et renforts dans les Flandres — et censée au passage nettoyer la Manche des flottes française et hollandaise — est mise en déroute par la flotte de l'amiral hollandais Tromp les 21 et 22 octobre 1639⁶. Les dommages sont considérables — 32 navires espagnols sur 47 perdus, près de dix mille morts au terme de l'expédition — mais les conséquences à long terme encore plus dramatiques : en premier lieu la perte du nord des Provinces-Unies, qui ne fait plus guère de doute⁷, mais aussi et surtout

important d'Anglais parmi le milieu flibustier des Antilles. Yvo van Loo, « Pour la liberté et la fortune. La course néerlandaise pendant la guerre de religion aux Pays-Bas 1568-1609 » dans Martine Acerra (ed.), *Coligny, les protestants et la mer*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 1997, p. 102-105 ; J.-P. Moreau, *Pirates, op. cit.*, p. 76-77 ; P.P. Boucher, « Revisioning the “French Atlantic” », art cit, p. 304-305.

¹ La révolte des Pays-Bas sur mer a notamment été étudiée dans l'ouvrage de Louis Sicking, *La naissance d'une thalassocratie : les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2015, p. 242 et sq. Voir aussi Y. van Loo, « Pour la liberté et la fortune », art cit, p. 92-93.

² Notamment sous l'effet de la considérable croissance des flottes de Hollande, et de la capacité à transformer rapidement ces navires marchands en vaisseaux de guerre. L. Sicking, *La naissance d'une thalassocratie, op. cit.*, p. 291 ; Carla Rahn Phillips, *Six galleons for the king of Spain: imperial defense in the early seventeenth century*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1986, p. 8-9.

³ Mentionnons que cela n'empêche pas un certain nombre d'affrontements ponctuels. Voir par exemple « 1612 — Relacion de la grandiosa y renida batalla que Miguel de Vidazabal Almirante de la Esquadra de Cantabria tuvo dia de San Juan Bautista en el Estrecho », Nav. V, f°169 et sq

⁴ En dépit de plusieurs expéditions espagnoles pour les en chasser — d'ailleurs parfois victorieuses sur mer, comme celle de Don Antonio de Oquendo en 1631. Cesáreo Fernández Duro, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, Madrid, Museo Naval, 1972, vol. IV, p.121-130.

⁵ Cette capture — première du genre — rapporte alors à Amsterdam un butin de 12 millions de florins. C.R. Phillips, *Six galleons for the king of Spain, op. cit.*, p. 3-5.

⁶ *Ibid.*, p. 215-219.

⁷ *Ibid.*, p. 219.

l'incapacité à dominer la Manche, qui allait désormais passer entre les mains anglaises, hollandaises et françaises¹.

Il s'agit là de la dernière grande opposition dans l'Atlantique de notre période : les rivalités croissent en effet dans la décennie 1630 entre les Provinces-Unies qui luttent pour leur indépendance vis-à-vis de l'Espagne, et le royaume d'Angleterre qui s'attache à maintenir sa neutralité dans ce conflit se déroulant à ses portes, depuis la signature de la paix avec l'Espagne en 1604². La crise politique anglaise des années 1640, et la lutte entre forces parlementaires et monarchiques éloignent pour quelques temps la perspective d'un affrontement direct. Mais les rivalités commerciales en Extrême-Orient, les tensions locales en raison de la prétention des navires anglais de pouvoir fouiller tous les navires circulant dans la Manche, et enfin l'antagonisme politique montant entre Parlement anglais et gouvernement des Provinces-Unies aboutissent à une guerre ouverte en 1652³. Cette première guerre anglo-hollandaise constitue le terme chronologique de notre étude et ouvre vers un demi-siècle d'une nouvelle donne géostratégique pour le contrôle de l'Atlantique, avec une Espagne de plus en plus clairement incapable de surmonter ses difficultés de gestion et d'administration et de repousser les offensives navales des autres pays européens, qui se partagent désormais le « *contrôle de l'Océan* » — pour reprendre l'expression de N.A.M. Rodger⁴.

C'est donc sur la période précédente que porte cette thèse ; c'est-à-dire sur une Atlantique où l'Espagne est la puissance prédominante⁵, mais se trouve de plus en plus défiée par la France,

¹ Malgré la persistance de corsaires espagnols, qui continueront à faire des dégâts dans la région à partir des Pays-Bas espagnols, et notamment de Dunkerque. *Ibid.*

² On peut d'ailleurs noter que la bataille des Downs — située dans un mouillage à proximité des côtes anglaises — place la Grande-Bretagne dans une position compliquée, tentant de n'aider aucun des protagonistes (alors que la flotte d'Oquendo lui demande soldats et munitions avant le combat) et même d'éviter la bataille : l'amiral Pennington a ainsi pour ordres de faire respecter la neutralité des eaux britanniques — mais est totalement ignoré par Tromp, qui attaque la flotte espagnole sous les yeux des Anglais. N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea, op. cit.*, p. 413.

³ Notamment du fait du désir du Parlement anglais d'engager les Provinces-Unies dans une ligue protestante — proposition repoussée spontanément par les Hollandais nouvellement indépendants, ce qui déclenche une poussée anti-hollandaise en Angleterre. N. A. M. Rodger, *A naval history of Britain, 1649-1815 : The Command of the Ocean*, Londres, Allen Lane/National maritime museum, 2004, p. 7-8.

⁴ N.A.M. Rodger, *The Command of the Ocean, op. cit.*

⁵ Convenons toutefois qu'il serait absurde de parler de maîtrise des mers à cette époque et à ce niveau de forces : l'Espagne contrôle certains territoires stratégiques en Amérique, une grande partie de la route (notamment certains points de passage et de ravitaillement importants comme les Açores) et dans une certaine mesure est capable de s'imposer jusqu'à la Manche, mais n'est en aucun cas capable d'éliminer toute présence étrangère, même à proximité directe de ses possessions, comme le montre la persistance des attaques autour de ses convois — et même l'installation étrangère à plusieurs reprises, de la Floride au milieu du XVI^e siècle jusqu'à l'île de la Tortue au milieu du XVII^e.

l'Angleterre et les Provinces-Unies. Et ce défi croissant se cristallise dans la multitude d'affrontements qui constituent les batailles navales de notre corpus.

Course, piraterie et violence ordinaire

Dès lors, c'est aussi l'occasion de préciser la question des statuts et du cadre légal de ces combats — et ainsi de mettre de côté la question du statut de pirate ou de corsaire des acteurs, pour notre étude. Comme on l'a déjà remarqué, le traité de Tordesillas définit le statut des navires dans l'Atlantique, et divise « l'espace qui reste à découvrir jusqu'à ce jour [...] dans la mer Océane » et répartit « tant îles que terre ferme, trouvés ou à trouver, découverts et à découvrir »¹ entre l'Espagne et le Portugal², et devraient donc exclure la présence de tous navires étrangers — les rangeant dans la catégorie de la course, ou de la piraterie en temps de paix. C'est d'ailleurs la position globale des sources espagnoles qui qualifient très généralement tout bateau ennemi de pirate, sans distinction de statut³. Toutefois, comme on l'a déjà mentionné, ce cadre légal est loin d'être accepté en-dehors des deux parties contractantes du traité et de la papauté, notamment par François I^{er}⁴. Celui-ci encourage ainsi des expéditions vers les possessions espagnoles⁵ — avec qui la France est alors en guerre — mais aussi portugaises, alors que France et Portugal se trouvent en paix et entendent le rester. C'est bien d'un refus complet du monopole ibérique sur les Amériques — et donc du traité de Tordesillas — qu'il est question, notamment par le fait que François I^{er} autorise des navires français à se « défendre » en Amérique contre des attaques portugaises, preuve que ceux-ci sont vus comme dans leur bon droit, et donc que la France rejette des prétentions ibériques en général⁶. La caution papale au traité est également repoussée par la formule célèbre et souvent citée de François I^{er} : « Le soleil luit pour moi comme pour les autres. J'aimerais bien voir la clause de

¹ Bartolomé Bennassar (ed.), « Les traités de Tordesillas » dans *Christophe Colomb : le visiteur de l'aube*, Paris, la Différence, 1991, p. 91.

² On peut remarquer à ce titre qu'il n'est pas question spécifiquement de la possession des mers — même si une clause autorise les navires espagnols à passer à travers la « partie de la ligne » portugaise, ce qui indique que celle-ci est tacitement incluse.

³ M. Augeron, « Coligny et les Espagnols », art cit, p. 161-162 ; Paul E. Hoffman, « Diplomacy and the Papal Donation 1493 - 1585 », *The Americas*, 1973, vol. 30, n° 2, p. 165.

⁴ Sur toute la question des contestations françaises puis anglaises du traité de Tordesillas, voir P.E. Hoffman, « Diplomacy and the Papal Donation 1493 - 1585 », art cit.

⁵ M. Augeron, « Coligny et les Espagnols », art cit, p. 157.

⁶ J.-P. Moreau, *Pirates, op. cit.*, p. 34 ; Michael LaMonica, *The Predecessors of Grotius: The Use of Piracy in Contests over Sovereignty, Empire, and State-Building in the Early Modern French Atlantic*, Master of Arts degree, McGill University, Montreal, 2016, p. 11-12.

testament d'Adam qui m'exclut du partage du monde »¹ — dans le même temps que des démarches sont faites auprès du pape pour obtenir un avenant à la bulle d'Alexandre VI².

Le problème de fond est dès lors d'ordre juridique, puisque les différents acteurs ne s'accordent pas sur la qualification juridique de ces territoires. Ainsi, selon les points de vue, le même navire peut être considéré comme un paisible marchand allant commercer en Amérique ou un hors-la-loi enfreignant un traité international garanti par la Papauté — ce qui doit inviter à tempérer nos appréciations de la légalité ou de l'illégalité de telle ou telle expédition, le cadre international étant manifestement discutable³. On peut d'ailleurs souligner que si le cadre juridique européen est largement partagé à l'époque, les différents empires utilisent chacun différentes combinaisons « des droits romain, canon, coutumier et naturel afin de produire des arguments originaux pour soutenir leurs prétentions »⁴ ; avancées sur le terrain par des agents aux statuts très inégaux et à l'autorité souvent incertaine. Ajoutons enfin que le refus français de l'exclusif ibérique est repris par les grandes nations atlantiques de l'époque, dans les faits — comme le montre par exemple le refus d'Elisabeth de condamner le tour du monde de Drake en 1580 — aussi bien que dans le droit, avec notamment l'apparition de la théorie de la mer comme d'un « bien commun » par le juriste hollandais Hugo Grotius dans son ouvrage *Mare Liberum*, publié en 1609⁵.

¹ François I^{er}, *Protestation contre le Partage du Monde*, 1534. On peut par ailleurs noter la simultanéité de la parution de l'ouvrage et du premier voyage de Cartier — lequel apparaît comme le versant empirique de cette contestation théorique.

² Celles-ci aboutissent en 1535 à travers un édit de Léon XII — notoirement hostile à l'Espagne — qui affirme que les bulles d'Alexandre VI ne s'appliquent qu'aux territoires où la possession espagnole est effective. On peut noter que de l'autre côté, la justification ibérique de cette possession s'articule de moins en moins autour de sa légitimité religieuse — qui serait de toute façon difficilement opposable à des ennemis protestants — et bien plus autour de la notion de continuité de possession de ces terres. P.E. Hoffman, « Diplomacy and the Papal Donation 1493 - 1585 », art cit, p. 158.

³ On peut ajouter à cela que la distinction entre ces activités est pour le moins labile, des navires théoriquement armés au commerce se mettant régulièrement à piller des bâtiments étrangers, avec la bénédiction au moins tacite des autorités françaises. M. Augeron, « Coligny et les Espagnols », art cit, p. 161 ; J.-P. Moreau, *Pirates, op. cit.*, p. 38-39.

⁴ M. LaMonica, *The Predecessors of Grotius, op. cit.*, p. 3-4.

⁵ Celle-ci est développée au bénéfice de la Compagnie hollandaise des Indes orientales (VOC) pour affirmer la légalité d'une prise d'une caraque portugaise par un capitaine hollandais à Singapour, affichée comme représailles pour les attaques portugaises — selon lui illégales en vertu de la notion de *mare liberum* — contre les navires hollandais. Guillaume Calafat a montré dans sa thèse la continuité de cette théorie avec le droit romain, et sa similarité avec les conceptions anglaises de la possession des mers à la fin du XVI^e et au début du XVII^e siècle. Guillaume Calafat, *Une mer jalousee : contribution à l'histoire de la souveraineté (Méditerranée, XVII^e siècle)*, Paris, France, Éditions du Seuil, 2019, p. 21-29 ; Frank Lestringant, « Les protestants et la liberté des mers, d'Urbain Chauveton à Grotius » dans Martine Acerra (ed.), *Coligny, les protestants et la mer*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 1997, p. 31-33.

Si la distinction entre présence commerçante outre-mer et piraterie est donc floue, celle entre corsaire et pirate est quant à elle à peu près inutilisable pour cette étude : en l'absence d'une population manifestement en-dehors de toute légalité et ayant coupé tout lien avec une des puissances européennes — ce qui n'est jamais le cas pour les combats ici étudiés¹ — la distinction entre un pirate et un corsaire est brouillée pour tous les acteurs concernés², et renvoie en réalité largement à un débat juridique une fois la prise ramenée, prenant en compte le contexte politique et diplomatique et le statut du navire³. Comme le formule ainsi Lauren Benton, « la légalité de ces actions dépendait souvent d'interprétations contradictoires et incertaines de la question de savoir si le moment, l'endroit et les cibles des pillages correspondaient aux clauses de leurs commissions, à l'authenticité souvent douteuse »⁴. Cette distinction, d'ordre juridique ou légale, n'est en outre pas opérante au cœur du combat pendant la période : comme on l'a déjà dit, les sources espagnoles — qui sont les plus nombreuses — tendent de toute façon à considérer toute présence non ibérique en Atlantique comme de la piraterie⁵, tandis que leurs adversaires renvoient généralement leurs attaques à un contexte de guerre contre les puissances ibériques — quand ils se soucient de le justifier dans les sources, ce qui est rare⁶. En d'autres termes, la qualification de piraterie surgit parfois au détour d'un récit de combat, mais n'est jamais vraiment réfléchie ou explicitée ; et surtout elle n'apparaît pas comme un facteur explicatif du combat en mer, en particulier si on la compare aux préoccupations qui occupent l'essentiel de ces récits de combat, comme le nombre et la taille des navires ennemis, leur position par rapport au vent ou encore le nombre de leurs canons. Si

¹ Et dont l'existence historique est de toute façon discutable : voir notamment l'article de M. G. Hanna, « Well-Behaved Pirates seldom make history: a reevaluation of the Golden Age of English Piracy » dans Carol Shammas et Peter Cooper Mancall (eds.), *Governing the Sea in the Early Modern Era. Essays in honor of Robert C. Ritchie*, s.l., Huntington Library Press, 2015, p. 129-168.

² Lauren Benton remarque ainsi que les marins avaient eux-mêmes en permanence en tête la possibilité d'être traduits en justice, quel que soit leur statut officiel, au point de s'entraîner régulièrement à raconter la version de leur histoire la plus avantageuse s'ils devaient être traduits en justice. L. Benton, « Legal Spaces of Empire », art cit, p. 707.

³ Comme le remarque Louis Sicking au sujet des Pays-Bas, « les frontières entre la violence légitime et illégitime devaient être établies par les juges. » L. Sicking, *La naissance d'une thalassocratie*, op. cit., p. 268-269. Sur les difficultés à réglementer efficacement la violence en mer au début de l'époque moderne, voir Michel Mollat, « De la piraterie sauvage à la course réglementée (XIVe- XVe siècle) », *Mélanges de l'école française de Rome*, 1975, vol. 87, n° 1, p. 7-25.

⁴ L. Benton, « Legal Spaces of Empire », art cit, p. 707.

⁵ Jusqu'à l'absurdité, comme le montre l'épisode de la bataille des Açores de 1582. Voir 3.4.3. M. Augeron, « Coligny et les Espagnols », art cit, p. 161.

⁶ Voir notamment John Smith, *The True travels, adventures and observations of capitaine John Smith in Europe, Asia, Africa and America, from « anno Domini » 1593 to 1629... with a continuation of his generall history of Virginia, Summer Isles, New England and their proceedings since 1624 to this present 1629... all written by actuall authours...*, Londres, T. Slater, 1630, 60 p.

les dénominations de pirate ou de corsaire peuvent donc surgir au détour d'une pièce d'archive, il serait donc assez vain d'essayer de leur trouver une cohérence selon des critères légaux selon lesquels les acteurs contemporains ne s'entendaient pas, et encore plus de leur chercher une effectivité au cœur du combat — raison pour laquelle on ne s'y attardera qu'exceptionnellement¹.

La constitution du corpus

La diversité des nations engagées dans l'Atlantique de l'époque nous a donc amené à constituer un corpus de sources diverses et internationales, afin de croiser autant que possible les regards sur le combat naval de l'époque.

Les sources françaises

Le premier mouvement au début de cette thèse a été de se tourner vers des sources françaises, afin de pouvoir constituer une base documentaire en France, qui puisse être travaillée progressivement sur le long cours. Un problème est toutefois rapidement apparu : le constat très net d'une quasi-totale absence d'archives, qui nous a forcé à la diversification internationale des sources. La première raison en est la rareté relative des opérations navales du royaume de France dans l'Atlantique de l'époque : après des débuts relativement actifs, l'essentiel de la période est occupé par les troubles internes au royaume de France — en premier lieu les guerres de religion de 1562 à 1598, dont les conséquences se poursuivent jusqu'au siège de La Rochelle de 1627 — et dont l'essentiel des batailles est terrestre. Surtout, même si des Français (notamment protestants) sont bien actifs dans l'Atlantique de cette époque comme on l'a vu, une bonne partie des armements et expéditions est entreprise par des armateurs de la côte atlantique — dont le plus célèbre est sans doute le Dieppois Jean Ango au début du XVI^e siècle² — ce qui rend plus incertaine la production et la collection de sources. En effet, le principal phénomène limitant la constitution de fonds documentaires importants et cohérents est l'absence d'une Marine française organisée et centralisée, et par là même d'un organisme qui

¹ Il arrive toutefois qu'on retrouve cette idée dans les discours de motivation des capitaines à l'approche du combat — mais cela participe à la démonisation globale de l'adversaire quand la bataille se rapproche, et la qualification de pirate est assez interchangeable avec d'autres (par exemple celles de voleur ou d'hérétique). Voir par exemple les discours de motivation des capitaines étudiés en 3.1.2.

² J.-P. Moreau, *Pirates, op. cit.*, p. 35 ; M. LaMonica, *The Predecessors of Grotius, op. cit.*, p. 11-14.

inciterait à la production de documents puis les conserverait. Comme le remarque Alan James dans un bel ouvrage sur la politique navale française au début de l'époque moderne, « jusqu'à la fin du XVII^e siècle, rien n'existait qui ressemblerait à un ministère moderne et bureaucratisé de la Marine. Par conséquent, bien qu'ils soient d'une utilité considérable, on ne saurait attendre du fonds de la Marine aux Archives nationales de Paris ni du Service historique de la Marine du château de Vincennes qu'ils fournissent un corpus de documents complet et cohérent touchant à l'administration navale avant 1661 »¹. Ajoutons à cette rareté documentaire générale la faible proportion de documents politiques et administratifs relatant ou attaquant directement le sujet du combat en mer. L'état du fonds Marine B4 des archives nationales est exemplaire de ce constat : une très faible quantité de documents avant le milieu du XVII^e siècle, dont à peu près aucun ne traite de combats navals en Atlantique. Cela ne veut pourtant pas dire qu'il n'existe pas de sources françaises mobilisables : en effet, le fait que ces hypothétiques archives ne soient pas collectées et centralisées à Paris ne veut pas dire qu'elles n'existent pas, notamment du fait de « la nature profondément personnelle » de l'administration navale de cette époque², qui laisse envisager que des découvertes soient possibles dans les papiers des personnages de l'époque. On peut ainsi supposer que les capitaines et armateurs du littoral atlantique ont produit de telles sources — au moins en partie — qui se trouveraient aujourd'hui versées dans des archives départementales³. Il faudrait toutefois pour s'en assurer procéder à de longs séjours dans ces dépôts d'archives, pour des résultats très incertains étant donné le classement inégal des fonds du XVI^e siècle, les séries systématiques débutant généralement dans les années 1640⁴ — ce qui n'est pas apparu comme un investissement de temps, d'énergie et de moyens raisonnable à l'échelle d'une thèse de doctorat.

¹A. James, *The Navy and Government in Early Modern France, 1572-1661*, *op. cit.*, p. 8. La date de 1661 représente ici évidemment le début du règne effectif de Louis XIV, mais aussi de l'arrivée aux responsabilités de Colbert — qui demeure une césure profonde à partir de laquelle l'administration navale augmente exponentiellement, comme la masse d'études qui lui sont consacrée.

² *Ibid.*

³ Certaines références et notes dans l'*Histoire de la Marine française* de Charles de La Roncière laissent en effet espérer de telles découvertes — par exemple au sujet de la bataille des Açores, Charles de La Roncière, *Histoire de la marine française*, Paris, Plon, 1899, vol. IV, p.183 et sq.

M. Augeron remarque toutefois la disparition de beaucoup de ces archives ; comme les registres de l'Amirauté de Guyenne, dont un seul tome nous est parvenu pour le XVI^e siècle. M. Augeron, « Coligny et les Espagnols », art cit, p. 155.

⁴ C'est le constat que tire ainsi Alan James, qui s'y est largement consacré — même si son histoire de l'administration de la marine le laissait embrasser une variété de documents nettement plus large. Une exception réside dans les sources de l'amirauté de Marseille, qui remonte aux années 1620 — mais n'entre pas dans notre cadre géographique. A. James, *The Navy and Government in Early Modern France, 1572-1661*, *op. cit.*, p. 8.

Le tableau n'est toutefois pas entièrement sombre. Certains événements navals sortent du commun et attirent l'attention et l'énergie du pouvoir royal au cours de la période — et commandent donc la production de sources lorsque de telles batailles apparaissent importantes et stratégiques à la royauté. Ainsi, ce travail a permis de mettre au jour et de travailler des documents touchant à la bataille des Açores de 1582 — défaite d'une flotte française face aux navires espagnols du marquis de Santa Cruz¹ — mais aussi et surtout au combat dit « du pertuis breton » de 1622 entre forces royales et rochelaises. Ce dernier se comprend dans le cadre des campagnes du pouvoir royal dans l'ouest contre les révoltes protestantes des années 1620, et du désir de Louis XIII de réduire ces ferments de troubles². La bataille a fait l'objet de nombreux et divers récits, conservés à la Bibliothèque nationale (fonds Cinq-Cents, Colbert et Dupuy) — qui racontent en détails cette action navale d'ampleur, bien que souvent oubliée, qui fournit une excellente ouverture sur le détail du combat en mer de la période. Enfin, le siège de La Rochelle de 1627 ne représente pas réellement un combat naval à proprement parler — la flotte anglaise venue soulager les assiégés protestants étant arrêtée par les digues et palissades construites par les forces royales — mais a donné lieu à un certain nombre d'instructions navales émanant notamment du cardinal de Richelieu, qui sont instructives et exploitables³.

Mentionnons enfin une source exceptionnelle, précédant légèrement la période : *L'instruction de toutes manières de guerroyer (...) sur mer* de Philippe de Clèves. Ce seigneur bourguignon, né en 1456, mène une riche carrière guerrière au service des ducs de Bourgogne à la fin du XV^e et au début du XVI^e siècle, notamment aux côtés de Philippe le Beau puis de son fils Charles Quint à la fin de sa vie⁴. L'expérience navale de Philippe de Clèves est toutefois difficile à estimer : s'il est certain que ses années de guerre dans les Flandres l'ont familiarisé avec les combats navals, le seul moment où on peut attester avec certitude qu'il a navigué et combattu en mer est une expédition en Méditerranée en 1502⁵. Le traité est en tout cas rédigé

¹ Contenus pour l'essentiel dans la correspondance de Catherine de Médicis rassemblée par Baguenault de Puichesse. Le contexte politique et stratégique de cette défaite a été parfaitement retracé par Alan James, « A French Armada ? The Azores campaigns, 1580-1583 », *The Historical Journal*, mars 2012, vol. 55, n° 1, p. 1-20.

² A. James, *The Navy and Government in Early Modern France, 1572-1661*, *op. cit.*, p. 25-27.

³ « Ordre que Monseigneur le Cardinal de Richelieu veult estre gardé et observé par le Chevalier de Vallance commandant les vaisseaux de l'armée devant la Rochelle », Bibliothèque nationale, fonds Dupuy 100, f°244 et sq.

⁴ Philippe de Clèves, J. Paviot (ed.), « *L'instruction de toutes manières de guerroyer sur mer* » : *étude critique du manuscrit français 1244 de la Bibliothèque nationale de France*, Paris, France, H. Champion, 1997, p. 10-25.

⁵ *Ibid.*, p. 20-23 ; Philippe Contamine, « L'art de la guerre selon Philippe de Clèves, seigneur de Ravenstein (1456-1526) : innovation ou tradition ? », *Bijdragen en mededelingen betreffende de geschiedenis der Nederlanden*, 1980, vol. 95, p. 365 ; John Knox Laughton (ed.), *The naval miscellany*, Londres, Navy Records Society, 1902, vol.1, p. 4.

dans les années 1510¹, et représente un document particulièrement précieux pour connaître la guerre sur mer au XVI^e siècle, comme le remarque Philippe Contamine : « si, pour la guerre sur terre il existait déjà des traités didactiques qui ne se contentaient pas de recopier les vieilles recettes léguées par l'Antiquité, on en était demeuré, pour les combats navals, aux développements de Végèce, quelque peu remaniés, amplifiés ou resserrés par Christine de Pizan et, à sa suite, Jean de Bueil. La réflexion de Philippe de Clèves ne pouvait être qu'inédite, aucun auteur ne risquait de faire écran entre lui-même et son expérience pratique. »² Au travers de cette originalité certaine donc, le traité permet de fixer un certain nombre de techniques de combat naval qui représentent un bon point de départ pour les évolutions de notre période, montrant un art de la guerre sur mer encore largement médiéval, où le maniement des canons reste globalement secondaire par rapport au combat corps à corps, composé pour une bonne partie d'armes de jet et de lutte à la pique.

Les sources anglaises

Devant la rareté des sources françaises, c'est donc essentiellement vers des sources étrangères que nous avons dû nous tourner pour constituer une masse suffisante de documents. Les sources anglaises ont fourni un premier apport, et un net soulagement par rapport aux difficultés archivistiques du début de la thèse. La différence principale qui explique ce surcroît de documentation est l'apparition d'une administration consacrée à la Marine à la fin du règne d'Henri VIII : certains postes permanents liés aux questions navales existent certes dès les années 1510 (autour de la gestion des stocks et des paies notamment), et l'on voit apparaître en 1545 une liste formalisée de sept positions officielles dans l'administration navale, réunies l'année suivante au sein d'un organisme officiel dénommé « Conseil de la Marine » — et qui serait plus tard connu sous le nom de *Navy Board*³. Les conditions favorables existaient donc bien pour la production de sources sur l'activité navale anglaise, et un séjour aux archives de Kew en 2015 a permis de procéder à des sondages, où l'on a pu consulter des documents administratifs liés aux paies des marins et surtout à l'avitaillement des navires — donc d'un

¹ P. Contamine propose ainsi à partir d'un faisceau d'indices la date de 1516. P. Contamine, « L'art de la guerre selon Philippe de Clèves, seigneur de Ravenstein (1456-1526) : innovation ou tradition ? », art cit, p. 368-369.

² *Ibid.*, p. 374.

³ Il est à noter que les *Boards* se multiplient dans l'administration anglaise à cette période, et on voit notamment la création légèrement antérieure de l'Ordnance Board, chargé de la gestion de l'artillerie — qui devient structurellement en lien étroit avec le *Navy Board* pour l'armement des navires. Sur l'apparition et le développement de l'administration navale anglaise, N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea, op. cit.*, p. 221 et sq.; voir aussi Michael Jonathan Braddick, *State formation in early modern England, c. 1550-1700*, Cambridge, Cambridge university press, 2000, p. 202-203.

intérêt réel mais limité pour l'étude fine du combat en mer¹. Pour accéder à des sources plus vivantes et plus directes concernant le sujet, il a donc fallu se tourner vers d'autres types de documents, émanant de praticiens et de théoriciens du combat en mer. On constate en effet une réelle profusion d'auteurs anglais écrivant sur les questions navales à la toute fin du XVI^e siècle et surtout dans la première moitié du XVII^e siècle. D'une expérience navale inégale mais réelle, ils prennent la plume pour faire connaître leur vision du combat en mer — et dans une certaine mesure pour faire reconnaître leur expertise². Surtout, ces écrits ayant très généralement été publiés dans la période ou peu après, ceux-ci ont été accessibles et consultables en France depuis la Bibliothèque nationale — soit dans leur édition originale, soit dans des éditions ou compilations contemporaines³.

Le premier d'entre eux, et sans doute celui qui déclenche une telle profusion documentaire est Sir Henry Mainwaring. Né en 1587 dans famille relativement aisée⁴, ce gentilhomme effectue ses études au *Brasenose College* d'Oxford avant de se tourner définitivement vers la mer au début des années 1610 pour plusieurs années de course — confinant à la piraterie — en Atlantique. Après un pardon royal en 1616, Mainwaring rentre dans le rang, d'abord en proposant officiellement ses services à Venise, puis en accomplissant un parcours dans l'administration de la Navy comme conseiller du duc de Buckingham lorsque celui-ci est nommé Lord High Admiral en 1619. Surtout, Mainwaring commence au début des années 1620 à rédiger son *Nomenclator navalis*, ou *Seaman's Dictionary*, premier glossaire nautique visant

¹ Le phénomène s'explique largement par le fait que toutes les opérations navales d'importance étaient directement supervisées par le Conseil privé ou le Conseil de guerre — où remontaient donc les documents touchant au cœur de l'action. N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea, op. cit.*, p. 227-228.

² On peut noter que l'essentiel de la publication de cette production se situe entre la fin des guerres anglo-espagnoles et le début des guerres anglo-hollandaises, soit une période assez calme pour l'Angleterre du point de vue naval — et probablement propice à la réflexion théorique, par exemple pour des officiers ayant combattu face à l'Espagne dans les décennies précédentes.

³ C'est le cas par exemple pour les écrits de Sir Henry Mainwaring ou Sir William Monson, rassemblés dans des volumes de la *Navy Records Society* sous les titres *The Life and Works of Sir Henry Mainwaring* et *The Naval Tracts of Sir William Monson*, ou ceux de John Smith, édités par l'« Institute of Early American History and Culture » sous la forme des *Complete works of Captain John Smith* — en raison de l'importance historique de ce dernier pour les premières colonies anglaises en Amérique. Notons d'une manière générale l'importance considérable du travail éditorial de la *Navy Records Society*, d'où émane une grande partie des sources ci-après citées. Henry Mainwaring, *The life and works of Sir Henry Mainwaring*, Londres, Navy Records Society, 1920, 412 p ; William Monson, *The Naval Tracts of Sir William Monson*, Londres, Navy Records Society, 1902 ; John Smith, *The Complete works of Captain John Smith, 1580-1631*, Chapel Hill, University of North Carolina press for the Institute of early American history and culture, 1986.

⁴ Son grand-père maternel est en effet vice-amiral du Sussex — et l'on peut supposer que sa vocation origine au moins partiellement de là. G.E. Mainwaring (ed.), *The life and works of Sir Henry Mainwaring, op. cit.*, vol. I, p.4.

à arrêter les connaissances navales de l'époque sous une forme claire et transmissible. Il formule ainsi son projet au début de l'ouvrage :

Mon propos n'est pas d'instruire ceux que l'expérience et l'observation ont rendu aussi compétents (ou davantage) que moi : cependant eux-mêmes ne perdraient rien à se remémorer tout cela, car j'ai moi-même tiré profit du travail accompli pour composer ce livre. Mais mon intention et l'utilité de cet ouvrage est d'instruire celui dont la qualité, l'occupation, l'indisposition physique (ou le manque de goût) ne permettra pas d'acquérir la connaissance des termes, noms, mots, pièces, qualités et savoir-faire des navires par une longue expérience. Car sans tout cela, personne n'est jamais arrivé à acquérir le moindre jugement ou savoir sur toutes ces questions.¹

Cet ouvrage est composé pour son protecteur Buckingham — mais n'est publié qu'en 1644 — et établit ainsi de manière pédagogique un certain nombre de savoirs très pratiques sur la réalité en mer de l'époque émanant d'un praticien expérimenté, et représente donc un document particulièrement précieux pour les contours concrets du combat en mer, mais aussi pour la compréhension des termes techniques des autres textes de l'époque. Son utilité apparaît d'ailleurs dès sa composition, puisque la plupart des commandants navals de l'époque en possèdent une copie² et que l'ouvrage est réimprimé plusieurs fois pendant les guerres anglo-hollandaises. Mainwaring mène ensuite une carrière brillante qui le voit atteindre le rang de vice-amiral, et être chargé de nombre de missions de confiance — et celui-ci se trouve par exemple dans la flotte anglaise qui assiste impuissante à la bataille des Downs de 1639. Puis, pris dans le tourment de la révolution anglaise, il sert dans la flotte royaliste puis s'exile en compagnie du jeune Charles II (dont il a assuré l'éducation nautique), et vit quelques années dans la misère sur le continent, avant de revenir sur ses terres en 1651 jusqu'à sa mort en 1653³.

Un deuxième auteur d'importance — dont la carrière croise d'ailleurs par moments celle de Mainwaring — est Sir William Monson. Celui-ci est sensiblement plus âgé, étant né en 1569, ce qui lui vaut d'avoir participé aux guerres navales de la période élisabéthaine. Le jeune Monson s'enfuit de chez lui dès 1585 pour commencer ses aventures nautiques : après une carrière de corsaire de quelques années, celui-ci passe au service du comte de Cumberland et

¹ *Ibid.*, vol. II, p.83.

² *Ibid.*, vol. II, p.70. On constate par ailleurs qu'un certain nombre d'autres auteurs anglais — notamment Sir William Monson et John Smith — en reprennent des passages parfois mot pour mot, conformément aux pratiques d'intertextualité du début de l'époque moderne.

³ Un tel retour était possible moyennant le paiement d'une amende pour les faits passés d'opposition au Parlement.

est fait prisonnier au Portugal en 1592, et rapidement libéré. Il accomplit ensuite une carrière pleine d'officier royal, passant de poste en poste jusqu'à la fin du règne élisabéthain — et il est notamment l'un des principaux officiers de l'expédition du comte d'Essex vers Cadix en 1596. En 1604, il est nommé « *Admiral of the Narrow Seas* », commandant la flotte chargée de protéger la Manche, jusqu'en 1616 environ où il tombe en disgrâce auprès de Jacques Ier¹. Commence alors une longue période d'inactivité d'une vingtaine d'années, au cours de laquelle Monson commence à rédiger les manuscrits de ses *Naval Tracts*. Il redevient vice-amiral en 1635 mais ne prend plus la mer, et profite de ses dernières années pour composer les cinq autres livres de son œuvre jusqu'à sa mort en 1642. Ces documents, rassemblés et publiés par la *Navy Records society* sous la forme des *Naval Tracts*, forment un ensemble très disparate d'écrits, tantôt réflexions théoriques sur les qualités des navires ou sur la discipline à respecter à bord d'un vaisseau, tantôt récits des combats de son aventureuse jeunesse, et parfois compilation de documents anglais ou étrangers sur lesquels il a mis la main². Si Mainwaring est le premier auteur anglais à avoir entrepris de mettre à la portée d'un public large le savoir nautique de l'époque, Monson est quant à lui sans doute le premier à avoir développé une réelle réflexion d'ampleur à partir de son propre parcours. Comme le formule M. Oppenheim, qui en a réalisé l'édition critique, Sir William Monson « nous apparaît comme le premier marin anglais qui a laissé une trace non seulement par un récit des événements auxquels il a pris part, mais aussi par une réflexion critique sur les marins de son temps et sur ceux qui l'ont précédé et succédé. »³ Les six tomes de ses *Naval Tracts* transmettent aussi nombre de documents originaux intéressants, exactement retranscrits⁴ et qui seraient bien moins accessibles sans son intermédiaire. Et bien que le désir de se mettre en avant et d'exalter sa propre bravoure affleure souvent au fil des pages, l'étude de l'œuvre de Monson constitue sans doute l'une des plongées les plus profondes que l'on puisse avoir vers les réflexions et les questions qui dominaient l'art naval des XVI^e et XVII^e siècles.

¹ Les raisons de cette disgrâce sont multiples et relativement indiscernables — certaines touchant au scandale contemporain du procès de Lady Somerset à laquelle Sir William Monson est associé par son frère Thomas, et d'autres à des soupçons de sympathies catholiques, voire même de corruption par l'Espagne. Monson lui-même attribue ses mésaventures à ses volontés de réformer énergiquement la Navy et aux ennemis que cela lui aurait valu — ce qui semble pour le moins douteux. W. Monson, *Naval Tracts, op. cit.*, vol. I, xxxii-xxxv.

² Voir par exemple les instructions de flotte de Don Martin de Padilla (vol. II, p.79 et sq) ou « John Young's notes on sea-service » (vol. IV, p. 200 et sq).

³ W. Monson, *Naval Tracts, op. cit.*, vol. I, lviii.

⁴ Nous avons en effet pu retrouver un des originaux des instructions de flotte de Don Martin de Padilla au Musée naval de Madrid, pour constater l'exactitude de la traduction de Monson.

Un troisième auteur anglais contemporain est le capitaine John Smith, qui compose son œuvre dans les années 1620 — soit à peu près au même moment que Mainwaring et Monson — mais la publie immédiatement à la différence des deux autres, ce qui fait de lui l’auteur du premier traité naval pratique publié en langue anglaise, à travers son *Accidence for the Sea* paru en 1626¹. Généralement plus connu pour son activité de colon en Amérique — et notamment pour l’épisode de sa liaison avec la princesse powhatan Pocahontas — John Smith est pourtant une source de tout premier ordre sur l’histoire navale du début de l’époque moderne. Né en 1580 et issu d’une famille de paysans aisés, Smith commence par des aventures militaires terrestres : il s’engage dans une compagnie de volontaires en soutien de l’indépendance hollandaise dès 1596 mais combat essentiellement en France, en soutien des forces d’Henri IV jusqu’en 1599, puis il s’engage en 1600 en Europe centrale pour aller combattre les Turcs dans les troupes autrichiennes. Après une capture par les Turcs et une libération rocambolesque, Smith serait rentré en Angleterre, puis aurait navigué en Méditerranée et en Atlantique aux environs du Maroc dans les années 1604 à 1608, avant de se lancer dans plusieurs expéditions vers la Virginie puis la Nouvelle Angleterre — qui se soldent par de relatifs échecs. De retour à Londres, John Smith accomplit ensuite son œuvre littéraire, constituée de huit livres en seize ans, jusqu’à sa mort dans son lit en 1631 — un paradoxe certain pour une vie aussi aventureuse. La partie la plus étudiée des écrits de Smith porte sur les colonies du Nouveau monde, mais le capitaine Smith cherche également à faire œuvre de théoricien des choses navales, comme le montre la parution de l’*Accidence* dès 1626². Il est difficile de savoir dans quelle mesure ce projet est inspiré de Mainwaring, dont des manuscrits circulent déjà dès 1623. Toujours est-il que ce premier traité nautique est un glossaire très bref de 40 pages, tandis que celui de Mainwaring en fait déjà plus de 120. Il est en revanche clair que Smith a consulté — et en partie recopié — l’ouvrage de Mainwaring l’année suivante, lorsqu’il publie son *Seaman’s Grammar*, version augmentée de l’*Accidence for the Sea*. Les deux traités nautiques de Smith ont donc une importance historique particulière en tant que premiers manuels pratiques publiés touchant au maniement des navires. En outre, son œuvre comporte également un certain nombre de récits

¹ Toutes les informations biographiques sont tirées de l’introduction par Philip L. Barbour, au début du premier volume de J. Smith, *The Complete works of Captain John Smith, 1580-1631*, *op. cit.*

² Cette parution s’inscrit dans le contexte d’une montée des tensions avec les Hollandais en Extrême-Orient, qui provoque un grand intérêt en Angleterre pour la guerre navale par anticipation des affrontements à venir.

de combats en mer dans sa *Description of New England*¹ et dans ses *True travels*² — ce dernier ouvrage constituant l'une des premières autobiographies en langue anglaise du XVII^e siècle. Ajoutons que le *Seamans Grammar* présente des avis personnels et argumentés émanant d'un praticien de la guerre en mer. L'ouvrage se distingue aussi et surtout une considérable originalité littéraire dans son 13^e et avant-dernier chapitre, qui relate en un monologue haletant un combat naval à la première personne, dans la peau d'un capitaine du navire, dont toutes les paroles sont transcrites au discours direct — fournissant ainsi une porte d'entrée unique sur le ressenti individuel d'un combat en mer. Si la fiabilité de John Smith a régulièrement été mise en doute, tant par ses contemporains que par les éditeurs de ses œuvres au XIX^e siècle — notamment dans sa narration des événements de Virginie — et s'il faut bien constater qu'une certaine tendance à l'autopromotion est en permanence présente³, les récits d'action ne contiennent aucune invraisemblance manifeste, et les écrits théoriques témoignent à la fois d'un réel vécu de la vie navale et du combat en mer ainsi que d'une documentation sérieuse.

Un quatrième personnage et auteur d'importance est un ami personnel de John Smith, Nathaniel Boteler. Celui-ci a une carrière navale bien plus modeste que les auteurs jusqu'ici cités : s'il est probablement né en 1577, on ne trouve de trace de lui qu'à partir de 1619, au sein de la Virginia Company⁴. On le retrouve au commandement de navires lors de l'expédition d'Edward Cecil vers Cadix en 1625, puis en 1627 et 1628 à l'occasion de deux expéditions pour faire lever le siège de La Rochelle. Il est clair que Boteler n'est pas un marin de carrière, mais bien plutôt ce que l'on appelle un « *gentleman captain* »⁵, amené épisodiquement à prendre un commandement. Mais il compose entre 1628 et 1638 une œuvre remarquable à travers ses six *Dialogues*. Ceux-ci, mettant en scène un amiral ingénu et un savant capitaine, permettent d'exposer de manière didactique une très grande partie des savoirs nautiques du temps — parfois repris de sources extérieures⁶, et souvent propres à Boteler. Toute la Navy des

¹ John Smith, *A Description of New England, or the Observations and discoveries of captain John Smith (Admirall of that Country) in the North of America, in the year of our Lord 1614 with the successe of six ships that went the next yeare 1615 ; and the accidents befell him among the French men of warre*, Londres, Printed by Hufrey Lownes, for Robert Clerke, 1616.

² J. Smith, *True travels*, *op. cit.*

³ Mais moins évidente qu'on ne l'imagine parfois : ainsi Smith se dépeint-il volontiers en capitaine incapable de se faire obéir de son équipage dans sa *Description of New England* — ce qui est loin d'être une situation flatteuse. J. Smith, *A Description of New England*, *op. cit.*, p. 51 et sq.

⁴ Toutes ces informations biographiques sont issues de l'introduction aux *Dialogues* par W.G. Perrin.

⁵ Nathaniel Boteler, *Boteler's Dialogues*, Londres, Navy Records Society, 1929, p. xxvi.

⁶ Le 4^e dialogue est ainsi presque identiquement recopié du *Seaman's Dictionary* de Mainwaring.

Stuarts y est ainsi exposée et discutée, de l'administration centrale jusqu'aux détails de la discipline du bord, en passant par la philosophie du combat de l'époque et les détails les plus pratiques qui soient sur l'équipement qu'il convient de porter à l'abordage. Les *Boteler's Dialogues* constituent donc une source d'une très grande richesse, provenant d'un marin moins expérimenté mais plus pédagogique et clair que d'autres, et qu'il convient de croiser avec les autres auteurs à notre disposition pour en extraire toute la substance.

Enfin, le cinquième et dernier auteur anglais que nous utiliserons largement au long de cette étude est William Bourne. Celui-ci présente un profil à part : bien antérieur aux autres auteurs — puisqu'il est né sous le règne d'Henri VIII, probablement vers 1535 — son expérience personnelle de la mer est incertaine et probablement légère, mais c'est par la traduction et la compilation de connaissances mécaniques et en partie nautiques que ses ouvrages possèdent leur spécificité et leur valeur¹. Bourne n'est en effet ni un capitaine, ni un noble, ni un universitaire, mais un bourgeois, aubergiste de Gravesend qui se retrouve dans les années 1560 à suivre un entraînement d'artilleur en raison de la forteresse de cette ville située au bord de la Tamise, dans laquelle les habitants devaient pouvoir fournir un service militaire. William Bourne se met alors à produire des ouvrages d'un genre relativement nouveau — permis par la diffusion de l'alphabétisation — destinés non pas à un public savant ou noble, mais bien au contraire à des capitaines ou des artilleurs qui chercheraient un manuel accessible pour se perfectionner². Son premier traité, *A Regiment for the Sea*, paraît ainsi en 1574 et traite — malgré son titre — moins de navigation que de techniques d'artillerie, en fournissant des méthodes mathématiques de base pour calculer les trajectoires. L'ouvrage connaît un grand succès — réimprimé plus de dix fois — et une certaine postérité, puisqu'en 1626 il figure parmi les rares ouvrages cités par John Smith comme d'une lecture profitable. Fort de ce succès, Bourne publie ainsi d'autres ouvrages, notamment *The Art of Shooting in Great Ordnance* et surtout les *Inventions and Devices* en 1578, recueil d'idées et de stratagèmes pour la guerre en mer — et notamment célèbre pour la première suggestion d'un prototype de sous-marin. Tous ces ouvrages comportent par ailleurs une bonne part d'inspiration étrangère, car Bourne est capable de traduire et de compiler des sources italiennes, françaises et espagnoles, et de les

¹ William Bourne, *A regiment for the sea: and other writings on navigation*, Cambridge, Hakluyt Society at the University Press, 1963, p. 115-116.

² On peut noter que Bourne répète en permanence les limites de sa compétence et sa déférence envers d'autres auteurs plus savants.

intégrer à ses propres réflexions¹. Bourne nous est surtout précieux pour son attention à l'art de l'artilleur en mer, et son application à détailler finement le maniement des pièces — auquel il souhaiterait apporter un élément scientifique et mathématique, bien que cette ambition se heurte largement aux limites des canons de l'époque².

Une dernière source d'ordre normatif vient s'ajouter aux cinq précédentes : il s'agit d'un gros dossier relié conservé à la *Bodleian Library* d'Oxford, dans le fonds Rawlinson³, sous la cote A 192. Le catalogue (*codex rawlinsoniani*) indique que celui-ci correspond au volume XXIII des papiers de Samuel Pepys, collectés donc à la fin du XVII^e siècle par le Secrétaire à l'Amirauté anglaise. Le dossier apparaît comme une compilation sur plus de mille pages de divers documents datés ou datables des règnes d'Élisabeth et de Jacques I^{er}, touchant à la navigation et au combat en mer⁴. Certains sont clairement identifiables, comme des traités d'artillerie signés de John et Christopher Lad — artilleurs au service de la couronne anglaise — et datés des années 1586 à 1588, quand d'autres sont radicalement anonymes — par exemple un relevé des approches des principaux ports anglais et méditerranéens au début du XVII^e siècle, augmenté de schémas, ou encore un « Discours sur la Marine anglaise » datable du règne de Jacques I^{er}. Il s'agit donc d'un fonds d'archives composite, souvent difficile à déchiffrer et à exploiter⁵, mais d'une richesse exceptionnelle pour notre période par la précision des connaissances qui y sont conservées — notamment concernant les techniques d'artillerie comme les modes de visée ou la composition des poudres, mais aussi le choix des capitaines ou les relations entre capitaines et maîtres de navires. Ce fonds n'a en outre jamais été exploité à notre connaissance de manière extensive dans une étude d'histoire navale de la période.

A ces traités théoriques s'ajoute enfin une collection de combats navals du point de vue anglais : les *Principal Navigations* de Richard Hakluyt. Celui-ci, né vers 1553, accomplit une

¹ *The Arte of Shooting in Great Ordnance* est ainsi en partie tiré de l'auteur italien Nicolo Tartaglia, tout comme une partie des *Inventions and Devices* qui empruntent aussi au *Théâtre des instruments* du français Jacques Besson, publié à partir de 1572.

² Voir 1.1.3.

³ Le fonds Rawlinson tire son nom du collectionneur ayant rassemblé ces documents au XVIII^e siècle, qui les a donnés à la *Bodleian Library* à sa mort.

⁴ L'uniformité relative de l'écriture — difficile — suggère qu'il pourrait s'agir de copies d'originaux qui se trouveraient peut-être à la Pepysian Library de Cambridge, rassemblés pour les besoins de Samuel Pepys, bien que le *codex rawlinsoniani* affirme qu'il s'agisse là de l'écriture manuscrite de John Lad. La présence de dessins, qui apparaissent originaux, laisse toutefois planer quelques doutes sur ce verdict.

⁵ La numérotation en folios est ainsi erratique et parfois incohérente, posant de claires difficultés pour les renvois bibliographiques vers la seconde moitié du fonds.

œuvre considérable de compilateur des principaux voyages de son temps, notamment anglais, dans le but d'accumuler des savoirs géographiques afin d'aider la future expansion anglaise¹. Si les récits qu'il rassemble ne sont pas toujours appuyés sur des sources explicites, il est clair en tout cas qu'Hakluyt a cherché à recueillir autant que possible des récits de première main² — ce qui a été permis par sa fréquentation des principaux acteurs nautiques de son époque comme John Hawkins, Walter Raleigh (dont il imprime d'ailleurs le récit du combat du *Revenge* de 1591), Lord Burghley ou encore Robert Cecil, qui témoignèrent de toute évidence de la sympathie pour son projet. Hakluyt n'hésite pas non plus à traduire des récits étrangers ou à reproduire des récits imprimés, et va par exemple se documenter à la Bibliothèque royale de Paris lors de ses cinq années de séjour en tant que chapelain de l'ambassadeur anglais de 1584 à 1589. Il décrit ainsi lui-même son travail de long cours sur le mode pathétique :

Combien de nuit sans repos, combien de jours pleins de douleurs, quelle chaleur et quel froid j'ai endurés. Combien de longs et pénibles voyages j'ai accomplis, combien de célèbres bibliothèques j'ai inspecté, quelle variété de recueils anciens et modernes j'ai consulté. Combien de vieux actes, lettres patentes, privilèges, correspondances j'ai sauvé de l'obscurité et de l'oubli [...] bien que vous puissiez difficilement l'imaginer, je le trouve et le sens chaque jour, et certains de mes amis peuvent suffisamment en témoigner.³

Hakluyt rassemble ainsi un certain nombre de combats navals anglais particulièrement marquants de la guerre anglo-espagnole, y compris certaines des pages les plus célèbres de l'histoire navale anglaise comme le combat du *Revenge* de 1591⁴. En outre, son souci de coller au plus près du récit original fournit des descriptions de l'intérieur du combat particulièrement précieuses pour l'étude fine du maniement du navire au cœur de la bataille.

On le voit, malgré l'apport des récits compilés par Hakluyt, l'essentiel des sources anglaises porte essentiellement vers des documents de type normatif — même si certains ouvrages

¹ On peut noter d'ailleurs qu'Hakluyt plaidait de son vivant pour la création d'une Université des sciences nautiques sur le modèle de la formation que la *Casa de contratación* espagnole pouvait dispenser au même moment — sans effet. Toutes les indications biographiques sont tirées de R. Hakluyt, *The principal navigations, voyages, traffiques & discoveries of the English nation*, op. cit., p. XII, p.80. Voir aussi Peter Cooper Mancall, *Hakluyt's promise: an Elizabethan's obsession for an English America*, New Haven, Yale university press, 2007, 378 p.

² Une anecdote rapporte ainsi que Hakluyt aurait parcouru plus de 200 milles à cheval pour recueillir le témoignage du dernier survivant de l'expédition de Master Hore vers le Labrador en 1536. Si l'anecdote est difficilement vérifiable, elle est du moins un indice de l'avidité affichée d'Hakluyt pour des récits par les acteurs directs de ces navigations. R. Hakluyt, *The principal navigations, voyages, traffiques & discoveries of the English nation*, op. cit., vol. XII, p.20.

³ *Ibid.*, vol. XII, p.84.

⁴ *Ibid.*, vol. VII, 38 et sq.

comme ceux de John Smith ou de Sir William Monson sont composites et comprennent aussi un certain nombre de récits de combat. Émanant de théoriciens ayant une expérience du combat naval, ces traités et instructions sont loin d'être des sources coupées de la réalité de la guerre en mer. Ils pointent bien souvent vers les contours les plus concrets du maniement des navires et des hommes, et formulent leurs préconisations à partir d'une longue pratique de la guerre en Atlantique. Ils gagnent toutefois à être largement complétés par des sources narratives que l'on ne trouve que rarement en Angleterre, l'état de l'administration navale ne poussant que peu les acteurs principaux de la guerre que sont les capitaines à produire des récits de leurs faits d'armes — peut-être parce qu'un certain nombre de ceux-ci se trouvent aux limites de la légalité. Ce n'est assurément pas le cas des sources espagnoles, qui compensent plus que largement ce relatif déséquilibre entre documents normatifs et narratifs.

Les sources espagnoles

En effet, si les armatures administratives française et anglaise n'apportent qu'une faible production de récits de batailles et d'expéditions navales, il faut constater un phénomène inverse en ce qui concerne la monarchie espagnole. L'extension de l'Empire à partir de Charles Quint ainsi que l'établissement précoce d'une armature administrative sur les territoires des Indes occidentales poussent ainsi à une forte correspondance avec la métropole, notamment avec les institutions centrales que sont la *Casa de contratación* — qui centralise une partie des affaires touchant à la navigation et à l'exploitation coloniale — et surtout les différents conseils royaux (conseil des Indes, *Junta de guerra y armada*, etc.). Mais la profusion de ces organismes a pour corollaire la dispersion de la documentation : si une partie des archives royales se trouve au château de Simancas, et l'essentiel des archives des Indes à Séville, une bonne partie des correspondances est restée aux mains des hauts personnages à qui elles étaient destinées, et se trouve donc dispersée à travers l'Espagne, dans les fonds privés des châteaux de Santa Cruz ou de Medina Sidonia par exemple. En outre, les très réelles difficultés d'accès à ces fonds (par exemple la localisation et les horaires restreints des archives du château de Simancas, qu'un séjour en 2014 a permis de constater) ainsi que l'impossibilité d'y photographier les documents conservés ont rendu l'exploitation de ces fonds pour le moins compromise, à moins de pouvoir rester plusieurs années en Espagne.

Il fallait donc procéder autrement, ce qui fut possible grâce à la découverte — à la faveur d'une note de bas de page — de la collection de documents *Fernández de Navarrete*. En effet,

cette dispersion et cette difficulté d'accès aux archives touchant aux questions maritimes et navales n'était pas passée inaperçue des Espagnols eux-mêmes : dans le contexte de la crise d'identité espagnole de la fin du XVIII^e siècle, apparaît le projet de collecter et de centraliser tous les documents pertinents pour écrire ultérieurement une monumentale « Histoire de la Marine espagnole »¹. En 1790, une mission de trois ans commence alors sous la direction d'un jeune enseigne de vaisseau, Martín Fernández de Navarrete — qui allait devenir l'un des grands historiens de l'Empire espagnol au XIX^e siècle — forte de six personnes à plein temps, parcourant toute l'Espagne pour recopier proprement puis centraliser les archives maritimes et navales de l'Espagne. L'ironie est que cette fameuse histoire de la Marine espagnole ne sera jamais composée, mais le travail fut fait et il en reste une collection monumentale de 14 000 copies de documents, propres, référencées et extrêmement lisibles, qui forment un ensemble de 100 000 pages environ conservé au Musée naval de Madrid. Plusieurs séjours à Madrid — dont l'un de plusieurs mois fin 2016 — ont permis de sélectionner, de consulter et de photographier les tomes les plus pertinents pour notre période et notre sujet. Il s'agit d'à peu près la moitié de l'ensemble, soit 50 000 pages environ, dont seule une fraction traite directement du combat naval — ce qui fournit tout de même un corpus de plusieurs dizaines de récits précis de combats, composés à chaud par leurs acteurs, ainsi que d'instructions et consignes de flotte permettant d'accéder à la structure et l'organisation des navires au combat. Ce travail fut ensuite complété par un séjour aux archives des Indes de Séville début 2017, visant à trouver — malgré les multiples reclassements des fonds — certains des originaux des copies de Madrid afin d'en évaluer la qualité et l'exactitude. Le résultat en fut extrêmement positif (les copies apparaissant de très bonne qualité), en plus d'ajouter au corpus plusieurs archives précieuses.

A cette très grande masse de documents, il faut ajouter plusieurs compilations, émanant notamment de l'historien espagnol de la fin du XIX^e siècle Cesáreo Fernández Duro, qui a rassemblé certains originaux et certaines copies dans des ouvrages imprimés (et disponibles soit en ligne, soit à la Bibliothèque nationale de France) comme *La Conquista de las Azores en 1583* traitant de la bataille franco-espagnole de 1582. Ou encore dans ses *Disquisiciones náuticas* qui sont un assemblage de travail historique et de compilation de documents originaux, dont certains nous avaient échappé — par exemple un « *Diálogo entre un vizcaíno y un*

¹ Sur le contexte précis, le déroulé et l'issue de la mission Navarrete, voir Alexandre Jubelin, « « De l'entreprise scientifique et mémorielle au trésor historique : la collection de copies Fernandez de Navarrete et son époque » » dans Olivier Chaline et Augustin Guimera Gravina (eds.), *La Real Armada. La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2018, p. 267-279.

montañés » du début du XVII^e siècle, reproduit dans le tome VI des *Disquisiciones* et qui sera largement utilisé dans ce travail.

Mentionnons enfin qu'il n'est pas question de prétendre à l'exhaustivité, qui est parfaitement impossible dans le cadre de l'énorme masse des archives espagnoles sur plus d'un siècle — lequel est très actif pour l'Espagne sur le plan naval. Il est tout à fait évident que certains combats nous ont échappé, et dans tous les cas nous n'avons probablement pas exploité toute la documentation produite sur certaines batailles d'importance : ainsi par exemple la bataille des Downs de 1639 est-elle traitée à travers quelques documents, mais sans rapport avec son importance réelle — la déroute espagnole étant d'une telle importance stratégique qu'il est probable que bien plus a été écrit sur le sujet. Plusieurs hypothèses peuvent expliquer cela : peut-être des récits plus détaillés se trouvaient-ils dans des tomes de la collection Navarrete sans figurer dans l'index, que nous n'avons donc pas consultés, peut-être se trouvaient-ils dans d'autres fonds d'archives que Navarrete et ses compagnons n'ont pas pu explorer¹, peut-être enfin ont-ils été perdus voire jamais écrits, par souci d'oublier au plus vite un épisode douloureux. Dans tous les cas, soulignons qu'il n'est pas question ici de rédiger une histoire exhaustive des affrontements en Atlantique, mais bien d'étudier les formes du combat naval. En ce sens, il importait surtout de parvenir à réunir une masse critique de documents permettant de saisir les contours de ce combat — ce qui est à notre sens accompli, en tenant compte des limites chronologiques d'une thèse et des contraintes géographiques et professionnelles restreignant le travail d'archives à des séjours de durée limitée en Espagne.

Les sources espagnoles ne se résument toutefois pas à des récits de combats, et une certaine littérature espagnole au début de l'époque moderne peut être exploitée pour l'étude du combat en mer.

– Le premier ouvrage par ordre chronologique est l'*Espejo de navegantes* (c'est-à-dire le « miroir des navigateurs ») d'Alonso de Chaves : il est difficile d'avoir des informations biographiques précises sur ce dernier, mais on sait qu'il est né à la fin du XV^e siècle, qu'il devient cosmographe et cartographe royal à la Cour de Charles Quint à partir de 1528 — ce qui

¹ On peut mentionner à ce titre que d'autres missions de copie semblables ont été menées par la suite, notamment par l'officier de marine devenu archiviste Juan Sanz de Barutell au début du XIX^e siècle, qui rassemble 10 000 documents datant du XIV^e au XVII^e siècle dans d'autres fonds, en une cinquantaine de volumes environ. Ces tomes sont aussi conservés à Madrid, mais sont légèrement moins bien catalogués et surtout il était impossible de s'y consacrer aussi à moins de résider sur place pendant plusieurs années. Cependant, certains de ces documents sont reproduits par Duro notamment, et ont donc alors pu être utilisés.

indique une pratique réelle de la navigation — et commence à composer dans la décennie 1530 un récit des connaissances de son époque, probablement terminé vers 1538 et resté inédit par souci de secret jusqu'à la fin du XIX^e siècle et sa redécouverte par Duro¹. L'ouvrage est composé de quatre livres, dont les deux premiers portent sur des sujets théoriques (le premier sur le maniement d'un almanach, et le deuxième sur l'usage et la fabrication des instruments de navigation), tandis que les deux derniers traitent de sujets très concrets : le quatrième donne des indications et des repères sur les ports d'Amérique, tandis que le troisième — celui qui nous intéresse — détaille l'organisation et le maniement d'un navire, depuis la navigation quotidienne jusqu'aux formations et aux techniques de combat. L'ouvrage permet donc de pénétrer en profondeur sur les modes de combat au début de la période, et fournit donc un point de repère utile pour mesurer les évolutions ultérieures.

– Un second traité théorique important est l'*Itinerario de Navegación de los mares y tierras occidentales* par Juan de Escalante de Mendoza. Cet hidalgo espagnol né dans les années 1530 sert longuement comme maître de navire sur les vaisseaux de la flotte de Nouvelle Espagne dans la décennie 1560, et termine en 1575 ce qui est probablement l'ouvrage le plus complet d'art nautique en espagnol du XVI^e siècle : sous la forme d'un dialogue entre un jeune homme désireux d'apprendre et un marin expérimenté, le livre fournit une somme des connaissances du XVI^e siècle non seulement sur la navigation et les itinéraires en Atlantique, mais aussi sur le quotidien du navire, le rôle du capitaine et des principaux officiers d'équipage, et les démarches à suivre pour se défendre des « corsaires » étrangers. L'ouvrage subit malheureusement le même sort que celui de Chaves : contenant des informations trop sensibles pour la Couronne espagnole, il ne reçoit jamais l'autorisation royale d'impression et demeure inédit jusqu'à sa découverte par Navarrete en 1791, puis son impression par le musée naval de Madrid en 1985.

– Mentionnons enfin l'*Instrucción náutica* de Diego García de Palacio paru en 1587, premier traité européen imprimé sur la construction navale. Si l'auteur n'est pas lui-même un marin mais un administrateur de Nouvelle Espagne, Garcia de Palacio a tout de même navigué à travers l'Atlantique, et son ouvrage témoigne d'un fort intérêt pour ces questions. Il représente une source de premier ordre pour la construction et la disposition des vaisseaux, mais s'est aussi longuement documenté pour détailler la structure et les postes au sein du navire, et présente une réflexion riche sur les démarches et les manœuvres à entreprendre au cœur du combat —

¹ Cesáreo Fernández Duro, *De algunas obras desconocidas de cosmografía y de navegación, y singularmente de la que escribió Alfonso de Chaves a principios del siglo XVI*, Madrid, 1895, 46 p. ; « Historia de «Espejo de Navegantes», el manuscrito secreto de 1537 », blog *Espejo de Navegantes*, <abcblogs.abc.es>, 5 juillet 2015.

notamment pour se placer dans les meilleures positions à l’abordage. Ici encore, nous ne saurions prétendre avoir consulté et exploité tous les mémoires et traités parus au début de l’époque moderne : ceux-ci sont nombreux et de qualité inégale, souvent centrés sur des notions de repères de navigation et ne concernent qu’indirectement le combat lui-même¹ — ou sont au contraire axés sur des soucis militaires et d’artillerie qui ne touchent que de loin à la mer². Surtout, la plupart n’étant accessibles qu’à la *Biblioteca nacional de España* à Madrid et non photographiables, nous avons choisi de nous concentrer sur les quelques sources théoriques les plus influentes et les plus détaillées pour l’étude du combat en mer.

La fréquentation de la documentation espagnole fait donc apparaître des archives foisonnantes et désordonnées, heureusement rassemblées par la mission Navarrete mais qui restent même dans ce cas structurées sans réelle méthode — l’organisation des fonds répondant à l’ordre des voyages de la mission et à de multiples hasards de reclassement. C’est donc, comme souvent pour les archives des Habsbourg, avec sérendipité qu’il a fallu procéder : cherchant un document et tombant par chance sur d’autres, trouvant des diamants de récits de bataille au milieu du charbon qu’est l’administration quotidienne d’un Empire sur plusieurs continents. Le résultat est malgré tout une collection de récits de batailles, d’instructions et de traités écrits par les acteurs directs de la guerre en Atlantique de l’époque : détaillés, précis, souvent composés à la première personne — et par-dessus tout vivants. Si les auteurs répondent bien souvent à des stratégies de valorisation ou de justification, il n’en reste pas moins qu’ils nous font voir le quotidien et le vécu de leurs navigations atlantiques de l’époque, soucieux de leurs cargaisons et inquiets de voir paraître des ennemis à l’horizon — intéressés surtout par l’état de l’Empire espagnol à travers l’Atlantique.

Deux angles morts

Enfin, il nous faut mentionner deux manques à notre tableau de chasse des principales puissances atlantiques du début de l’époque moderne. Le Portugal, avant tout, est assurément une puissance atlantique aux XVI^e et XVII^e siècles, à travers l’exploitation croissante du Brésil (notamment à partir du début du XVII^e siècle). Il existe donc bien des flottes et des expéditions

¹ C’est le cas notamment de l’*Arte de Navegar* de Pedro de Medina, ou du *Breve compendio del Esfera y de la Arte de Navegar* de Martín Cortés — deux des ouvrages nautiques les plus influents du XVI^e siècle.

² On peut songer par exemple au *Capitán instruido* de Diego de Alva paru en 1590.

faisant la liaison entre les deux côtés de l'Atlantique, ainsi que des combats — notamment avec la montée des appétits hollandais pour le Brésil à partir des années 1620. Nous n'avons cependant, pour des raisons de temps, de moyens et de compétences linguistiques, pas pu exploiter d'archives portugaises, qui auraient nécessité un fort investissement pour défricher une nouvelle structure archivistique au Portugal — opération particulièrement délicate sans pratiquer le portugais, même si une certaine compréhension peut être développée à partir d'une base d'espagnol. Le Portugal reste malgré tout au cours de la période une puissance focalisée sur ses possessions extrême-orientales, bien plus lucratives grâce au commerce des épices, et sur lesquelles les menaces hollandaise et anglaise ne cessent de croître : on peut ainsi estimer qu'il n'aurait pas été rentable de sacrifier une partie des séjours en Espagne, où la documentation était bien balisée et où les archives pouvaient être consultées efficacement. D'autant que du fait de la réunion des couronnes d'Espagne et du Portugal de 1580 à 1641, l'Espagne gérait de fait une bonne partie des affaires portugaises dans l'Atlantique — et ce sont bien des flottes espagnoles qui luttent contre les flottes hollandaises vers le Brésil dans la décennie 1630¹. La découverte d'un certain nombre d'archives portugaises dans les fonds espagnols invite enfin à penser qu'une certaine partie des archives portugaises ayant trait aux possessions atlantiques doit se trouver en Espagne — ce qui aurait rendu des recherches à Lisbonne d'autant plus hasardeuses.

Ce sont surtout les archives hollandaises qui font ici défaut : les Provinces-Unies émergent clairement au cours de la période comme une puissance majeure sur la scène atlantique, résistant à l'Espagne, convoitant les possessions portugaises et affrontant même directement l'Angleterre à la fin de la période. Pour des raisons similaires au cas portugais — et notamment une incompétence cette fois totale en néerlandais — nous avons donc fait le choix de ne pas poursuivre trop de pistes en même temps, et d'assumer cet angle mort de la documentation avec l'espoir de pouvoir y remédier ultérieurement et de poursuivre des recherches à terme sur l'émergence navale hollandaise au cours de la période. Les navires et combats hollandais ne sont toutefois pas pour autant absents de ce travail : tout d'abord à travers les yeux de leurs ennemis, notamment espagnols, qui documentent largement les flottes hollandaises et leurs offensives sur les convois et les possessions espagnols. Mais aussi au travers de certains tableaux de peinture flamande, qui comptent parmi les premières représentations de batailles

¹ Voir par exemple « 1639 — Copia de una carta que escribio el Padre Fr. Juan Lainez, en que le da cuenta del viaje de los galeones, batalla con pie de palo y otros sucesos... » Nav. XXIV f°264 et sq

navales de l'époque moderne. Si l'essentiel de l'âge d'or de la peinture navale flamande est postérieur à notre période, nous comptons toutefois un certain nombre de tableaux et de gravures exploitables¹ — qui dans une certaine mesure nous font voir le combat en mer à travers des yeux hollandais.

Le dossier de la Mary Rose

Mentionnons enfin une dernière source d'importance, qui tranche par sa nature avec celles qui précèdent : la fouille de la *Mary Rose*. Ce navire anglais, qui coule en 1545 au large de Portsmouth après avoir servi une trentaine d'années au sein des flottes d'Henri VIII, représente en effet un extraordinaire point de comparaison matériel par rapport aux sources écrites déjà mentionnées. En effet, le navire s'étant posé sur le fonds marin sur son côté, la moitié du vaisseau enfoncée dans la vase s'est exceptionnellement conservée pendant plus de cinq cents ans, jusqu'à sa redécouverte en 1832 et surtout son excavation et son extraction de l'eau en 1983. Qui plus est, le naufrage extrêmement rapide d'un navire relativement intact² a permis de conserver à l'intérieur du bateau l'essentiel des objets du bord, d'où une porte ouverte exceptionnelle sur l'univers matériel d'un navire du XVI^e siècle, conservé au sein d'une « capsule temporelle »³. La fouille — extrêmement minutieuse — qui s'est déroulée tout au long des années 1970 a ainsi permis de constituer un dossier archéologique considérable et publié en quatre ouvrages différents⁴, dont l'un d'entre eux — *Weapons of warre* — traite directement du navire au combat. Mais le projet n'est pas une simple entreprise archéologique : la forte couverture médiatique de la découverte a permis de doter la fouille de moyens importants au travers du *Mary Rose Trust*, ce qui a déclenché des recherches de grande ampleur.

¹ Soulignons toutefois que nous avons dû procéder avec précaution quant à la valeur historique réelle de ces tableaux. Il est en effet toujours compliqué d'évaluer l'expérience nautique et navale réelle des peintres, faute d'informations biographiques suffisamment précises : mis à part Hendrick Cornelisz Vroom (v.1563-1640), dont la vie est bien documentée et l'expérience nautique attestée, il est rare d'atteindre un degré de certitude suffisant pour prendre ces représentations au pied de la lettre. Il convient donc de prendre toutes les représentations picturales avec circonspection, et de prendre soin de les croiser avec des sources écrites. Margarita Russell, *Visions of the sea: Hendrick C. Vroom and the Origins of Dutch marine painting*, Leyde, E. J. Brill, 1983, p. 91-94, 182-185.

² La *Mary Rose* a en effet probablement coulé en raison d'une manœuvre précipitée faisant pénétrer l'eau dans les sabords les plus bas, d'où un naufrage presque instantané. Sur le détail du combat et les hypothèses concernant le naufrage, voir 3.1.1.

³ John Francis Guilmartin, « Guns and Gunnery » dans Robert Gardiner et Richard W Unger (eds.), *Cogs, Caravels and Galleons. The Sailing Ship 1000-1650*, Londres, Conway Maritime Press, 1994, p. 147.

⁴ Julie Gardiner (ed.), *Before the mast: life and death aboard the Mary Rose*, Portsmouth, Mary Rose Trust, 2005, 732 p ; Peter Richard Valentine Marsden et Douglas McElvogue, *The Mary Rose: your noblest shippe: anatomy of a Tudor warship*, Portsmouth, Mary Rose Trust, 2009 ; Alexzandra Hildred (ed.), *Weapons of warre: the armaments of the Mary Rose*, Portsmouth, Mary Rose Trust, 2011, 1006 p.

Ainsi, loin de se contenter d'excaver et de restaurer, l'équipe de la fouille a largement cherché à comprendre en profondeur le fonctionnement du navire — y compris en passant par la reconstitution de différentes pièces du navire, et en particulier de canons qu'ils ont ensuite fait tirer pour en évaluer les performances¹. Un tel niveau de recherches et de réflexion historique fait donc de la *Mary Rose* non seulement une fouille exceptionnelle, mais aussi un travail de référence pour la compréhension d'un navire de guerre du XVI^e siècle. Travail sur lequel nous nous appuyerons largement pour donner une dimension concrète et directement matérielle aux sources écrites qui forment l'essentiel de notre documentation.

Au terme de cette présentation des différentes sources, il convient de tirer un premier bilan : cette étude s'appuie sur un corpus de 150 sources différentes étalées sur un peu plus d'un siècle pour l'essentiel². Celles-ci sont en outre de dimensions très inégales : un bon nombre d'entre elles se mesurent en centaines de pages, voire en tomes (ainsi les *Naval Tracts* de Sir William Monson représentent six volumes), tandis que certaines ne font que quelques dizaines de lignes, où sont alors contenus des détails précieux. Ces sources sont de natures variées, mais peuvent globalement être rangées selon une division habituelle en histoire militaire, entre sources normatives et sources narratives — qui présentent des avantages et des inconvénients inverses et complémentaires. La première catégorie inclut les différents traités théoriques mais aussi les instructions navales délivrées avant le départ d'une flotte : elle rassemble ainsi des documents qui réfléchissent et énoncent clairement ce que doit être l'organisation du navire et le déroulé du combat naval. Ils ont donc le mérite de la clarté sur ce que les auteurs pensent de la guerre en mer et des défis qu'elle présente. Le problème est qu'il est alors difficile d'évaluer le degré de véracité historique de ce qu'ils décrivent, et d'être capable de faire la part des choses entre des conseils et des préconisations raisonnables, et des spéculations inapplicables de la part de stratèges en chambre. La seconde catégorie présente des avantages et des inconvénients complémentaires : si elle permet de percevoir — dans la mesure de la crédibilité des sources³ — la réalité empirique du combat naval, les récits de bataille se limitent habituellement à une

¹ Voir 1.1.3.

² L'écart maximal est de 137 ans en prenant en compte la datation la plus précoce de *L'instruction de toutes les manières de guerroyer* de Philippe de Clèves — qui est toutefois la seule remontant avant les années 1530. L'essentiel des sources mobilisées s'étale ainsi globalement de 1550 à 1653.

³ Il convient en effet de toujours conserver un certain scepticisme sur des récits de combat rédigés par des acteurs directs, ces derniers ayant naturellement tendance à maximiser leur valeur et leur importance à l'intérieur de ce combat. On peut noter d'ailleurs que l'on trouve étonnamment peu de récits de défaites, notamment du côté espagnol : sans doute car un navire défait ne se trouve pas en situation de produire un récit de l'action au XVI^e siècle, mais aussi probablement en raison d'une tendance à tourner certaines actions indéçises du côté d'une victoire.

narration événementielle des faits, sans conceptualiser le combat et sans faire la part des choses entre ce qui relève d'une bataille spécifique et ce qui constitue la réalité habituelle du combat en mer. Enfin, des sources archéologiques comme le dossier de la *Mary Rose* permettent de contrebalancer ce qui peut demeurer incertain dans ces deux catégories par une plongée dans la matérialité directe de l'univers du combat naval.

L'historiographie du combat en mer au début de l'époque moderne

Dans ce contexte archivistique, qui s'est révélé étroitement dépendant des apports de la collection *Navarrete* pour la réalisation du présent travail, il n'est pas très étonnant de constater que les difficultés documentaires de la période ont largement détourné l'histoire navale de ces débuts de l'époque moderne, comme le remarque parfaitement Jan Glete :

L'historiographie de la guerre sur mer de 1500 à 1650 est à part. Les travaux universitaires centrés sur les problèmes de la guerre sur mer à cette période sont rares. Les sources sont moins abondantes, et souvent étrangères aux historiens navals, habitués aux archives établies par les marines bureaucratées après 1650. Les historiens à qui cette période et ces sources sont familières s'intéressent rarement à la guerre sur mer, sauf pour certains événements majeurs, comme Lépante ou la campagne de l'Armada. D'autres guerres, comme celles de la Baltique et celles de la compétition mondiale entre Hollandais et Ibères pendant la première moitié du XVII^e siècle, sont relativement anonymes.¹

Il est en effet frappant de constater que l'histoire navale du XVI^e et du début du XVII^e siècle n'a été que rarement traitée en tant que telle, en particulier dans l'historiographie française qui s'est largement concentrée sur la période ultérieure, documentant brillamment la Marine et les navires de l'époque de la ligne².

¹ Jan Glete, *Warfare at sea, 1500-1650: maritime conflicts and the transformation of Europe*, Londres, Routledge, 2000, p. 4.

² Voir entre autres Jean Boudriot, *Le Vaisseau de 74 canons.*, Grenoble, Éditions des Quatre Seigneurs, 1973 ; Jean Meyer, José Merino et Martine Acerra (eds.), *Les marines de guerres européennes : XVII-XVIIIe siècles*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1985, 436 p ; Olivier Chaline, *La mer et la France : quand les Bourbons voulaient dominer les océans*, Paris, Flammarion, 2016, 559 p ; Martine Acerra, Jean-Pierre Poussou et Michel Vergé-Franceschi (eds.), *État, marine et société : hommage à Jean Meyer. Textes réunis et publiés par Martine Acerra, Jean-Pierre Poussou, Michel Vergé-Franceschi*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1995, 463 p ; Jean Meyer et Martine Acerra, *La Grande époque de la marine à voile*, Rennes, Ouest France, 1987, 215 p. Une exception notable est toutefois Michel Daeffler, dont la thèse consacrée aux *Formes de carène et navires de combat* fournit un approfondissement très poussé de la construction navale sous son angle le plus théorique — mais ne fait que survoler la question du combat, se contentant d'une description générale à partir d'un nombre de sources très limité, qu'il ne croise et ne questionne pour ainsi dire jamais. M. Daeffler, *Formes de carène et navires de combat*, *op. cit.*, p. 233-244. Mentionnons enfin que des travaux ont été menés sur la

Même l'historiographie anglo-saxonne, pourtant considérablement plus abondante, est globalement restée à l'écart de la question : la période qui nous intéresse est toutefois incluse dans quelques études englobantes qui la résument à grands traits comme celles de Carlo Cipolla ou même de Geoffrey Parker¹. Ce dernier a toutefois porté une attention particulière à l'évolution de l'artillerie embarquée notamment autour de l'expédition de l'Armada de 1588², mais introduit ces considérations dans une perspective englobante d'histoire des techniques sur plusieurs siècles et à l'échelle globale, qui passe rapidement sur la réalité fine et les formes précises du combat. Plus généralement, on peut dresser le même constat que pour l'historiographie française d'une considérable abondance de travaux concernant la période juste postérieure — la plupart des études considérant les XVI^e et début du XVII^e siècles comme une mise en contexte pour la période reine de la ligne³. Une exception très notable à ce constat réside toutefois dans l'œuvre de N.A.M Rodger : celle-ci comprend non seulement une large et grande histoire de la relation de la Grande-Bretagne à la mer⁴, mais aussi un article particulièrement remarquable sur l'évolution du maniement de l'artillerie en mer au XVI^e siècle. Celui-ci développe non seulement de manière parfaite l'évolution des navires atlantiques vers la bordée, mais fourmille aussi de références bibliographiques qui ont à bien des égards fourni un point de départ pour cette thèse⁵. Mentionnons aussi le travail de John F. Guilmartin, qui a largement nourri cette thèse — bien qu'il porte à peu près exclusivement sur les combats

Méditerranée du début de l'époque moderne, et tout particulièrement sur la bataille de Lépante : Michel Lesure (ed.), *Lépante, la crise de l'Empire ottoman*, Paris, Julliard, 1972, 285 p ; Michel Fontenay, *La Méditerranée entre la croix et le croissant : navigation, commerce, course et piraterie, XVIe-XIXe siècle*, Paris, Classiques Garnier, 2010, 425 p.

¹ Carlo M. Cipolla, *Guns and sails in the early phase of European expansion, 1400-1700*, Londres, Collins, 1965 ; G. Parker, *La révolution militaire, op. cit.*. Mentionnons également l'ouvrage de Jan Glete, *Warfare at sea* — bien que ce dernier soit suédois — qui est plus détaillé sur ces questions et formule d'intéressants constats que nous reprendrions volontiers, mais l'appareil critique de l'ouvrage ne fournit pourtant que peu de références permettant d'étayer ces observations. J. Glete, *Warfare at sea, 1500-1650, op. cit.*, p. 17-39.. Enfin, Louis Sicking a produit un bel article de synthèse des travaux existants sur l'évolution générale du combat naval à travers l'Europe : Louis Sicking, « Naval warfare in Europe, c.1330-c.1680 » dans Frank Tallett et David J. B. Trim (eds.), *European warfare, 1350-1750*, Cambridge, Cambridge University Press, 2010, p. 236-263.

² Notamment des chariots de canon, qui expliquerait l'infériorité du point de vue de l'artillerie des vaisseaux espagnols. Cette question est détaillée en 1.1.3.

³ Ce qui fournit toutefois régulièrement d'intéressants premiers chapitres de ces ouvrages, étudiant de manière stimulante l'architecture et les tactiques de notre période. Voir notamment B. Lavery, *The Ship of the Line, op. cit.* ; Brian Tunstall, *Naval Warfare in the Age of Sail: the Evolution of Fighting Tactics 1650-1815*, London, Conway Maritime Press, 1990.

⁴ Mentionnons les deux tomes de cette grandiose histoire navale de l'Angleterre, à la charnière desquels notre période se situe : N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea, op. cit.* ; N.A.M. Rodger, *The Command of the Ocean, op. cit.*

⁵ N. A. M. Rodger, « The Development of Broadside Gunnery, 1450-1650 », *Mariner's Mirror*, août 1996, vol. 82, n° 3, p. 301-324.

en Méditerranée — par sa rigueur et son souci très concret de l'univers matériel du combat dans la période, invitant à relativiser l'idée d'une artillerie devenant rapidement toute-puissante¹.

L'historiographie sur la relation de l'Espagne du Siècle d'Or à la mer² est elle considérablement plus clairesemée qu'aux XIX^e siècle de Martín Fernandez de Navarrete et XX^e siècle de Cesareo Fernandez Duro³. On compte toutefois de très intéressants travaux sur l'histoire de la puissance navale espagnole, complétés par des ouvrages traitant précisément du quotidien à bord de ces navires et des cadres mentaux des marins qui en composent les équipages⁴. Il nous faut en outre citer deux thèses en français auxquelles ce travail doit beaucoup, l'une par Delphine Tempère et l'autre récemment soutenue par Brice Cossart, sur le quotidien des navires du Siècle d'Or et sur l'apparition du corps des artilleurs au sein de la monarchie espagnole⁵. Celles-ci, bien qu'elles ne traitent pas directement du combat naval, aident grandement à en resituer le contexte : la première en ce qu'elle saisit l'intersection entre les éléments matériels de la vie sur les navires espagnols et le soubassement spirituel et religieux de cette expérience de la mer, qui détermine largement les attitudes face à la mort des acteurs de l'époque. La seconde, quant à elle, étudie la manière dont le changement technique que représente l'apparition de l'artillerie est compris et institutionnalisé par la monarchie

¹ John Francis Guilmartin, « The Early Provision of Artillery Armament on Mediterranean War Gallies », *The Mariner's Mirror*, 1 janvier 1973, vol. 59, n° 3, p. 257-280 ; John Francis Guilmartin, *Gunpowder and galleys: changing technology and mediterranean warfare at sea in the sixteenth century*, New York, Cambridge University Press, 1974, xiv+321 p ; J.F. Guilmartin, « Guns and Gunnery », art cit ; John Francis Guilmartin, « The Earliest Shipboard Gunpowder Ordnance: An Analysis of Its Technical Parameters and Tactical Capabilities », *The Journal of Military History*, 2007, vol. 71, n° 3, p. 649-669.. On peut enfin ajouter à ce tableau un certain nombre d'articles précis qui traitent des combats de la période, sous un angle avant tout d'histoire des techniques. R. A. Konstam, « 16th century naval tactics and gunnery », *International Journal of Nautical Archaeology*, 1988, vol. 17, n° 1, p. 17-23 ; Kelly De Vries, « The Effectiveness of Fifteenth-Century Shipboard Artillery », *The Mariner's Mirror*, 1 janvier 1998, vol. 84, n° 4, p. 389-399.

² On désigne habituellement comme le Siècle d'Or espagnol la période qui s'étend de la prise de Grenade et de la découverte de l'Amérique en 1492, jusqu'au milieu du XVII^e siècle — en l'arrêtant soit à l'indépendance des Provinces-Unies en 1648 soit à la paix des Pyrénées avec la France en 1659. Cette période concentre en effet le sommet de la puissance espagnole en Europe à travers l'Empire des Habsbourg de Charles Quint, Philippe II, Philippe III, Philippe IV et Charles II.

³ Martín Fernández de Navarrete (ed.), *Coleccion de los viages y descubrimientos que hicieron por mar los Españoles des de fines del siglo XV.*, Madrid, Imprenta Real, 1845 ; C. Fernández Duro, *Armada española, op. cit.* ; Cesáreo Fernández Duro, *Disquisiciones nauticas*, Aribau y c.a., Madrid, 1876, 492 p ; Cesáreo Fernández Duro, *La conquista de las Azores en 1583*, Madrid, Espagne, 1886, 525 p.

⁴ David Goodman, *Spanish naval power, 1589-1665: reconstruction and defeat*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997, 305 p ; C.R. Phillips, *Six galleons for the king of Spain, op. cit.* ; Pablo Emilio Pérez-Mallaina Bueno, *Spain's men of the sea: daily life on the Indies fleets in the sixteenth century*, traduit par Carla Rahn Phillips, Londres, Johns Hopkins University Press, 1998, 289 p.

⁵ Delphine Tempère, *Vivre et mourir sur les navires du Siècle d'or*, Paris, France, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2009, 394 p ; Brice Cossart, *Les artilleurs et la Monarchie catholique : fondements technologiques et scientifiques d'un empire transocéanique*, Thèse, European University Institute, Florence, 2016.

Habsbourg, et permet donc de détailler l'ampleur et les limites de cette intégration de l'artillerie dans la machine de guerre étatique espagnole.

Ajoutons à ces études le beau travail contenu au sein des ouvrages de la *Navy Records Society*. Cette dernière, remarquable institution britannique d'édition de sources originales consacrées à l'histoire navale de l'Angleterre, a ainsi consacré un certain nombre de ses volumes aux marines des Tudor et des Stuart, et l'on trouve en particulier de brillantes introductions dans un certain nombre des volumes utilisés pour nos recherches¹. Ces travaux, généralement clairs et savants, remontent toutefois au premier tiers du XXe siècle, et de ce fait apparaissent aujourd'hui datés dans leurs intérêts et leurs perspectives : représentatives de l'histoire militaire de leur temps, celles-ci sont manifestement orientées vers des perspectives nationales², et surtout se désintéressent globalement du détail du combat, préférant étudier la construction de l'appareil militaire et naval, ainsi que la grande tactique et son évolution au travers des grands capitaines qu'ils étudient. C'est ce que formule de manière parfaitement limpide M. Oppenheim, l'un de ces éditeurs les plus distingués, dans son introduction aux *Naval Tracts* de Sir William Monson :

L'historien est au premier chef intéressé par les plans qui méritaient la bataille ou la défaites, ainsi que par les considérations politiques qui les ont produits. Une bataille ne décide généralement rien, et ne prouve jamais rien, car le plus grand commandant peut être déstabilisé par des événements qu'aucune perspicacité humaine n'aurait pu anticiper, qui donnent une victoire non méritée à son adversaire.³

On mesure ici le souci très daté d'évaluer les capitaines, dans la perspective de distribuer l'éloge et le blâme afin de célébrer les grands hommes de l'histoire navale de l'Angleterre. Notre perspective est radicalement différente, mais nous pouvons toutefois adopter globalement ce constat de l'impossibilité d'évaluer rigoureusement des chefs militaires à l'aune d'une

¹ On soulignera en particulier les présentations de N. Boteler par W.G. Perrin, de Sir William Monson par M. Oppenheim, et de Sir Henry Mainwaring par G.E. Mainwaring ; ainsi que l'introduction de Sir Julian Corbett dans *Drake and the Tudor Navy*. N. Boteler, *Dialogues*, *op. cit.* ; W. Monson, *The Naval Tracts of Sir William Monson*, *op. cit.* ; G.E. Mainwaring (ed.), *The life and works of Sir Henry Mainwaring*, *op. cit.* ; Julian S. Corbett, *Drake and the Tudor navy, with a history of the rise of England as a maritime power*, Londres, Longmans, Green and Co, 1898.

² Voire légèrement chauvines : un bon exemple d'auteur cherchant à faire valoir l'histoire navale de son pays est Sir Julian Corbett voulant établir le caractère entièrement autochtone des formations navales utilisées par les Anglais, qui n'auraient pu les emprunter à d'autres nations européennes. J.S. Corbett, *Drake and the Tudor navy, with a history of the rise of England as a maritime power*, *op. cit.*, p. 39-42.

³ W. Monson, *Naval Tracts*, *op. cit.*, vol. I, lxii.

bataille, étant donnée l'importance de facteurs extérieurs à leur contrôle — en premier lieu le hasard. Nous en tirons simplement une conclusion différente, à savoir le peu d'intérêt de tenter de distinguer ces hommes d'exception — dont l'image répond souvent à une construction politique — pour au contraire nous pencher sur le combat en lui-même. C'est-à-dire nous concentrer moins sur les capitaines, et davantage sur les marins, pour écrire une histoire de ce combat naval « au ras du pont » en quelque sorte¹, qui tienne évidemment compte de la tactique, du matériel et des phénomènes de commandement ; mais pas seulement pour eux-mêmes, et bien en ce qu'ils constituent l'infrastructure permettant d'expliquer l'intérieur du combat.

Faire une histoire du combat

C'est en effet l'histoire du combat en lui-même qui nous préoccupe ici : si l'histoire de la guerre est longtemps restée une discipline largement centrée sur une histoire à la fois nationale et surplombante, attachée au culte des grands généraux et à une étude désincarnée des tactiques, des inflexions sont depuis longtemps perceptibles dans le champ. Cet « *académisme de l'historiographie militaire du XIXe siècle* »² a en effet été fortement — et justement — critiqué par l'École des Annales au début du XXe siècle, et rejeté comme une « histoire batailles », au sens d'une histoire des batailles qui échouerait à permettre une compréhension approfondie des sociétés³. Cet académisme a par la suite laissé la place dans les milieux universitaires à des préoccupations renouvelées pour l'histoire sociale des soldats⁴ — au point que le combat s'est parfois retrouvé explicitement exclu de certaines études au profit des phénomènes et dynamiques qui l'entourent⁵. C'est notamment à partir de John Keegan et de sa célèbre

¹ Un très bel exemple montrant un souci similaire des marins, et de montrer la difficulté et la précarité de la vie en mer, est notamment contenu dans les premières pages de l'introduction de l'ouvrage célèbre de Marcus Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea*, par sa manière de plonger le lecteur à l'intérieur du navire pris dans la tourmente. Marcus Rediker, *Between the devil and the deep blue sea : merchant, seamen, pirates and the Anglo-American maritime world, 1700-1750*, Cambridge, Cambridge university press, 1987, p. 1-3.

² Etienne de Durand, « De quelques difficultés de l'histoire militaire », *Cahiers du CEHD*, 1999, n° 9, p. 202.

³ François Dosse, « L'histoire en miettes : des Annales militantes aux Annales triomphantes », *Espace Temps*, 1985, vol. 29, n° 1, p. 48-50. On peut toutefois remarquer que ces condamnations, quoique très influentes dans le milieu académique, n'ont pas empêché la poursuite de recherches dans le domaine, notamment au sein des établissements d'enseignement militaire — comme le montre l'exemple de John Keegan, enseignant en Angleterre à Sandhurst au moment où il composait *Anatomie de la bataille*.

⁴ André Corvisier, *La guerre : essais historiques*, Paris, Presses universitaires de France, 1995, 423 p ; Jean Chagniot, *Guerre et société à l'époque moderne*, Paris, Presses universitaires de France, 2001, 360 p.

⁵ Voir notamment A. Corvisier, *La guerre, op. cit.* Cité par E. de Durand, « De quelques difficultés de l'histoire militaire », art cit, p. 203.

*Anatomie de la bataille*¹ qu'un renversement s'est opéré : loin des historiens d'état-major, celui-ci s'est au contraire attaché à reconstituer explicitement l'horizon du combattant individuel, placé au cœur de l'action². De cet ouvrage fondateur se sont déployées de multiples prolongations, par exemple sous la plume de Victor David Hanson, qui s'est plongé avec un sens pratique remarquable dans les contours concrets des combats de hoplites dans la Grèce classique³. La transposition s'est également faite en France, autour de tentatives vers une histoire précise du combat, vu de l'intérieur, que l'on retrouve dans de nombreux ouvrages depuis le début des années 2000⁴.

C'est assurément dans cette perspective que nous situons ce travail : autour du combat, et au plus près de l'action — ce qui implique toutefois, comme on le verra, de prendre aussi en compte les cadres généraux de la bataille, tant matériels que tactiques. Il ne s'agira donc pas ici

¹ John Keegan, *The face of battle*, New York, Viking Press, 1976, 354 p. Soulignons toutefois que l'entreprise n'était pas totalement sans précédent, et que des préoccupations proches étaient exprimées dès le XIX^e siècle par le colonel Charles Ardant du Picq, selon des intuitions d'une pénétration étonnante — mais exprimées selon un raisonnement assez peu historique, en s'appuyant essentiellement sur des anecdotes parfois très éloignées pour étayer son anthropologie de la guerre. Charles Ardant Du Picq, *Études sur le combat : combat antique et combat moderne*, Paris, Economica, 2004, 254 p.

² Il convient toutefois de préciser que si l'histoire académique est restée longtemps à l'écart de cette perspective, la littérature s'y est largement consacré : on pense évidemment aux belles pages de Stendhal dans *La Chartreuse de Parme*, détaillant l'étourdissement de Fabrice del Dongo plongé au cœur de la bataille de Waterloo. Aussi et surtout, Tolstoï a mené ce projet de manière grandiose dans *La Guerre et la Paix* — et de manière parfaitement réfléchi, comme le montre une phrase célèbre de ses carnets, qui exprime une intention que nous partageons tout à fait : « Il m'importe plus de savoir de quelle manière et sous l'influence de quel sentiment un soldat en a tué un autre que de connaître la disposition des troupes à la bataille d'Austerlitz ou de Borodino » *Journal*, 22 septembre 1852. Cité dans *La Guerre et la Paix*, Livre de Poche, t.1, 2011. Introduction par Michel Aucouturier, p.12.

Mentionnons enfin, pour un récit de ce type par un auteur qui a expérimenté la guerre dans sa chair, les très belles pages d'Ernst Jünger sur l'horreur du combat, tel qu'il l'a vécu au cours de la Première Guerre mondiale.

Stendhal, *La Chartreuse de Parme*, Paris, Le Livre de poche, 1995, 558 p ; Lev Nikolaevič Tolstoï, *La guerre et la paix*, traduit par Élisabeth Guertik, Paris, Librairie générale française, 2010, 954 p ; Ernst Jünger, *La guerre comme expérience intérieure*, traduit par François Poncet, Paris, C. Bourgois, 2008, 163 p.

³ Victor Davis Hanson, *Le modèle occidental de la guerre: la bataille d'infanterie dans la Grèce classique*, traduit par Alain Billault, Paris, les Belles lettres, 1990, 298 p. Mentionnons toutefois que les considérations anthropologiques et politiques de Hanson sur l'identification d'un modèle proprement européen — et à vrai dire selon lui, supérieur — du combat nous paraissent à laisser soigneusement de côté. Pour une critique de Hanson — mais aussi un parfait exemple d'anthropologie de la guerre, voir notamment John Albert Lynn, *Battle: a history of combat and culture*, Boulder, Westview, 2003, 399 p.

⁴ Mentionnons notamment l'historiographie renouvelée de la Grande guerre, avec par exemple les ouvrages de S. Audouin-Rouzeau ; sur la période moderne, on en trouvera un exemple parfait avec *La Bataille de la montagne blanche* d'Olivier Chaline. Stéphane Audouin-Rouzeau, *Combattre : une anthropologie historique de la guerre moderne, XIXe-XXIe siècle*, Paris, Éditions du Seuil, 2008, 327 p ; Olivier Chaline, *La bataille de la montagne blanche. 8 novembre 1620 : un mystique chez les guerriers*, Paris, Noesis, 1999, 622 p. Voir aussi Hervé Drévilion, *L'individu et la guerre : du chevalier Bayard au Soldat inconnu*, Paris, France, Belin, 2013, 306 p ; Paul Vo-Ha, *Rendre les armes : le sort des vaincus, XVIe-XVIIe siècles*, Ceyzérieu, Champ Vallon, 2017, 428 p. On peut également citer les travaux de la commission « Nouvelle histoire batailles » du Centre d'études historiques de la Défense, qui a produit d'intéressant cahiers rassemblant des contributions thématiques dans cet esprit en 1999 et 2004.

de faire une histoire des Marines européennes au début de l'époque moderne, ni même une histoire globale de la guerre dans l'Atlantique aux XVI^e et XVII^e siècles : d'abord parce que nous avons globalement peu à apporter aux travaux — souvent remarquables — qui relatent la construction et la structure des forces navales respectives¹. Nous n'avons en outre pas l'ambition de mesurer les dynamiques de l'Atlantique du temps, les victoires et les défaites, les flux et les reflux des différentes puissances atlantiques sur le champ de batailles de l'Océan². En se centrant volontairement sur le combat, notre corpus est donc partiel, et ce sont les sources qui permettent d'en percevoir le mieux les contours que nous avons retenues et travaillées. Nous n'avons donc pas étudié toutes les batailles qui se sont déroulées en Atlantique sur 150 ans : certaines car elles ont échappé — au moins partiellement — aux fonds que nous avons dépouillés³, et beaucoup parce que les sources consultées échouaient à fournir des détails instructifs sur les formes de ces affrontements⁴. C'est donc le combat, et en particulier le combat rapproché — parfois qualifié comme un abordage, même si le terme conserve une certaine ambiguïté⁵ — qui en est la forme privilégiée au cours de notre période, qui nous préoccupe ici. Nous l'entendrons ici au sens d'un affrontement direct entre navires, en mer : sont donc par exemple exclus de cette étude les sièges et blocus de ports qui se résument la plupart du temps à des tactiques d'encerclement, suivies de tirs d'artillerie à distance⁶ ; comme les raids et attaques terrestres, qui comportent certes une composante navale ou au moins amphibie, mais se résument dans les faits à des combats terrestres, et ne comprennent pour ainsi dire aucune

¹ J. Glete, *Warfare at sea, 1500-1650*, *op. cit.* ; D. Goodman, *Spanish naval power*, *op. cit.* ; Louis Sicking, *Neptune and the Netherlands : state, economy, and war at sea in the Renaissance*, Leyde, Brill, 2004, 551 p ; L. Sicking, *La naissance d'une thalassocratie*, *op. cit.* ; A. James, *The navy and government in early modern France, 1572-1661*, *op. cit.*

² N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea*, *op. cit.* ; N.A.M. Rodger, *The Command of the Ocean*, *op. cit.*

³ On peut ainsi être surpris de la relative absence d'une action d'ampleur comme la bataille des Downs de 1639 des fonds consultés — probablement rattachable au faible désir espagnol de revenir sur l'épisode. On trouve également relativement peu de sources détaillant des combats importants comme ceux des flottes portugaises et hollandaises au Brésil au large de Pernambouque en 1635, ou française et espagnole à Guétari en 1637.

⁴ Sur l'absence de détails parfois étonnante, voir 3.1.1.

⁵ On qualifie en effet globalement d'abordage tout combat bord à bord de plusieurs navires. Il convient donc de distinguer le fait d'*aborder* un navire — c'est-à-dire de s'approcher au point de se toucher, et ensuite de poursuivre le combat par armes à feu si nécessaire — et celui d'*entrer* dans un navire ennemi, qui correspond à ce que l'on entend habituellement par un abordage, mais est bien plus rare. G.E. Mainwaring (ed.), *The life and works of Sir Henry Mainwaring*, *op. cit.*, vol. II, p.101-102.

⁶ On pense notamment au siège de La Rochelle de 1627-1628, qui a toutefois fourni d'utiles instructions de flotte du cardinal de Richelieu, qui seront ponctuellement mobilisées ici. Les données initiales de l'affrontement laisseraient d'ailleurs présager une bataille d'ampleur, notamment du fait des flottes anglaises venues secourir la ville à deux reprises, en mai puis en septembre. Celles-ci se heurtent toutefois à un blocus français important et bien organisé — et se contentent d'un duel d'artillerie lointain avant de faire demi-tour et de laisser les Rochelais à leur destin. A. James, *The navy and government in early modern France, 1572-1661*, *op. cit.*, p. 29-30.

des grandes spécificités du combat naval que nous voulons détailler¹. Nous étudions donc le combat en mer, à l'intersection d'un art de la guerre qui évolue rapidement face à la généralisation de l'artillerie, et de la maîtrise des navires et de la navigation, celle-ci restant centrale tant à l'approche du combat ainsi que pendant son déroulement, déterminant les positions favorables au moment de rencontrer l'ennemi². Nous tâcherons donc de percevoir les logiques et les contours de ce combat naval, et d'être en capacité de mesurer les détails et le ressenti de ces affrontements, dans une période qui se caractérise par un contexte de transition technique rapide face à l'adoption et au perfectionnement de l'artillerie en mer.

Remarquons donc que, contrairement à ce que l'on pouvait craindre, nous avons largement trouvé ce que nous cherchions : c'est-à-dire une masse de récits et de traités s'occupant précisément de ces questions, répondant moins à des nécessités administratives et impersonnelles de glorifier la victoire ou de minimiser la défaite, d'accuser ou de justifier ; qu'à un désir de raconter ce qui s'est produit pour les sources narratives, et de préparer le lecteur au combat naval pour les sources normatives. On trouve donc dans ces sources un souci fin de l'équipement et des détails, mais aussi de l'environnement sensoriel du combat, à travers la très forte présence de dynamiques peu étudiées comme la capacité d'un capitaine à motiver un équipage et à en conserver le contrôle au cœur du combat³, ou de détails souvent oubliés comme l'importance de la fumée ou du mal de mer au milieu du feu⁴. Toutes ces sources, tous ces récits, ces consignes et ces conseils ne permettent donc pas de faire l'histoire de la balance des pouvoirs dans l'Atlantique de l'époque moderne, mais bien plus modestement — et en cela, plus fidèlement aux préoccupations des acteurs concernés — de composer le grand tableau de la bataille en mer, dans l'Atlantique du XVI^e et du début du XVII^e siècle.

¹ C'est là par exemple toute la différence entre la bataille des Açores de 1582 qui sera souvent étudiée ici, et la conquête des dernières îles des Açores tenues par des Portugais l'année suivante en 1583 ; qui se résume à une opération de débarquement puis de réduction de poches de résistances, qui n'a que peu de lien avec notre propos. C. Fernández Duro, *La conquista de las Azores en 1583*, *op. cit.*

² Voir 2.2.

³ Voir 3.3.3.

⁴ Voir 3.3.1.

Une progression vers le cœur de l'action

Dans la mesure où ce tableau se trouve à l'articulation entre l'étude d'un mouvement d'ensemble — l'évolution du paradigme technique de la guerre sur toute l'Europe occidentale — et une enquête aussi serrée que possible sur l'intérieur du combat, c'est un plan par échelles qui a été retenu : afin de partir du contexte général, pour se diriger progressivement vers le centre de l'action, comme une focale qui se resserre. La première partie traite donc des cadres globaux, techniques et mentaux, du combat en mer, tâchant de tisser la trame sur laquelle se dessine la bataille : des équipements en évolution et en perfectionnement constant, et une inégale évolution des représentations de ce qu'est le combat en mer. Puis la deuxième partie s'attache à développer tout ce qui précède l'affrontement : le fonctionnement fondamental des différents types de navires au quotidien, les différentes modifications qu'on leur fait subir pour préparer la bataille ; mais aussi les manières que les capitaines et les amiraux emploient pour placer leurs forces dans les positions les plus favorables possibles — en posant la question de ce qu'est une position favorable dans un combat rapproché. La troisième partie commence avec les premiers coups de canon : d'abord en étudiant les logiques d'ensemble de l'utilisation d'une artillerie imparfaite, afin d'en tirer le plus de profit possible. Elle se poursuit avec l'abordage proprement dit, cherchant à en identifier les contours les plus concrets qui soient : où, quand, comment. Il s'agira alors de se demander ce qui se passe à l'intérieur de ce combat rapproché, à l'échelle de l'individu plongé au cœur de l'action — à travers l'étude de la psychologie du combat, et de ses issues tragiques. Enfin, il conviendra de s'interroger sur la fin des combats, en se demandant ce qui permet de terminer un combat bord à bord, et quels seuils matériels ou symboliques invitent à marquer la fin des opérations.

Soulignons que si ce plan est apparu relativement naturel, il n'est pas sans inconvénients, dont le premier et le principal est sans doute celui de la chronologie¹. En effet, approcher thématiquement le combat comme nous le faisons implique que le plan ne reflète pas dans sa structure les évolutions et les inflexions du sujet traité à l'intérieur de la période — pourtant longue, de plus d'un siècle. D'où le risque de traiter de manière statique un objet — le combat — dont nous voulons pourtant retracer les évolutions au gré des progrès de la technique. Tout en étant parfaitement conscient de ce risque, il faut envisager l'alternative, qui aurait été d'adopter un plan chronologique. Cela aurait été compliqué et même nettement artificiel dans

¹ Un second problème pourrait être la difficulté à identifier des spécificités nationales dans le combat à l'intérieur d'un plan transversal — mais un chapitre est dédié à cette question. Voir 1.2.2.

la mesure où l'on ne saurait trouver de bornes chronologiques nettes qui marqueraient une inflexion dans l'art de la guerre en mer au sein de la période. En effet, comme on le verra, le progrès technique et sa mise en action guerrière ne sont pas des phénomènes linéaires, ni uniformes à l'échelle de l'Atlantique : ils sont faits de reculs et de pas de côté, de niveaux techniques très variables selon les nations, et de consciences très inégales de l'évolution qui est à l'œuvre¹. En d'autres termes, on ne saurait trouver des seuils marquants à l'évolution du combat en mer sur la période — réels ou perçus — parce qu'il n'y a pas une seule évolution de ce combat en mer, mais bien de multiples mouvements, avec des chronologies inégales selon les nations et selon les situations étudiées.

Un moyen pourtant de remédier à cet inconvénient a été d'insister autant qu'il a été possible sur les évolutions chronologiques au sein des différentes parties. C'est-à-dire de tenter de marquer, lorsqu'elles étaient apparentes, les différences dans le détail du combat naval, entre le début et la fin de la période : il est ainsi certain que le début de la période voit des abordages plus nombreux que la fin, en cohérence avec le progrès des performances d'artillerie, qui permet d'effectuer des dommages décisifs à distance. Il est certain aussi que la maîtrise de ces armes à feu progresse aussi, et invite d'ailleurs à les utiliser de manière plus restrictive et à plus courte distance, afin de s'assurer qu'elles soient efficaces. On se souciera donc de faire apparaître ces évolutions lorsqu'elles modifient de manière visible les logiques de la bataille, d'un point de vue tactique par exemple. Cela étant, le constat d'ensemble demeure : il est difficile, voire vain, de faire apparaître des fractures et des points de basculement au cours de la période — et l'ensemble des sources dessinent globalement un cadre du combat naval relativement stable sur un siècle, évoluant lentement mais sûrement vers un nouveau paradigme. En d'autres termes, on peinerait à identifier un point de « révolution militaire » au cours de notre période : c'est, en vérité, toute la période qui est une révolution². Une révolution graduelle, profonde, qui modifie l'art de la guerre sur mer sans doute plus fortement en un siècle qu'au cours du millénaire précédent — mais qui ne n'apparaîtra de manière claire et éclatante qu'à la fin de notre période, avec l'apparition de la ligne de bataille et du combat à distance³. Surtout, il faut rappeler que

¹ Voir 1.1.2, 1.1.3, 3.1.1.

² On peut noter d'ailleurs que cette insistance à dater précisément une « révolution militaire », si elle s'inspire des travaux de Geoffrey Parker, n'en suit pourtant pas la logique de détail, Parker insistant lui-même sur le caractère graduel et inégal de cette évolution. G. Parker, *La révolution militaire, op. cit.*, p. 124.

³ Cette apparition même n'est d'ailleurs pas sans connaître hésitations et tâtonnements, puisqu'entre sa première apparition à la bataille de Gabbard en 1653 et sa généralisation lors de la seconde guerre anglo-hollandaise, il s'écoule près de dix ans. Voir « Epilogue ».

l'on a cherché ici à étudier la réalité du combat telle qu'elle apparaissait à ses acteurs, en collant au plus près à leurs pratiques et à leurs représentations — or ceux-ci ne pensent qu'assez rarement selon ces schémas et ces critères, d'une évolution ou d'une révolution de fond, même si c'est parfois le cas pour certains théoriciens¹. Bien plus, et de manière bien plus claire à travers les sources, les acteurs du combat optent pour les solutions les plus efficaces — dans les limites de leur rationalité². Et c'est bien de là que l'on a cherché à partir : des hommes, de leur quotidien, de leur réalité et de leur effroi au cœur du combat comme principe directeur, pour ensuite reconstituer le cadre d'explication de cette réalité. Et d'éviter de projeter sur cette réalité des chronologies et des évolutions techniques *a posteriori*, qui expliqueraient la période à partir d'un paradigme de la guerre ultérieure — la ligne de bataille — qui n'avait pourtant rien d'une évidence au cours du long siècle que nous étudions. En d'autres termes, d'étudier les hommes, leurs techniques et leurs attitudes pour apprivoiser la mort ; tant, comme l'écrit Marcus Rediker, « le lit de l'Atlantique est jonché des tombes sans noms des malchanceux, en compagnie des coques de bois pourrissantes de bien des navires avalés par les flots, souvent sans laisser de traces »³. A défaut de pouvoir retrouver les noms, essayons au moins de reconstituer les traces de leurs disparitions.

¹ Voir 1.2.1.

² Notamment apparente dans le cas d'utilisation de l'artillerie à trop longue distance. Voir 3.1.1.

³ M. Rediker, *Between the devil and the deep blue sea*, *op. cit.*, p. 3.

1. Les cadres du combat

1.1. L'évolution matérielle

1.1.1. Les multiples développements de l'architecture navale

Il nous faut tout d'abord commencer par le socle matériel du combat en mer, à savoir les navires en eux-mêmes, et leur évolution. En effet, l'architecture navale des XVI^e et XVII^e siècles connaît une profonde révolution, qui dans une large mesure va de pair avec les mutations de l'armement et de la tactique navale de cette période charnière. Il nous faudra par la suite les connecter, et montrer dans quelle mesure et comment toutes ces techniques évoluent en système¹ — mais il s'agit dans un premier temps de rendre compte de la physionomie des navires de l'époque. C'est-à-dire d'un mouvement de fond, renouvelant profondément l'aspect et les performances des navires du début de l'époque moderne, par la succession d'évolutions dans des directions parfois contraires entre affinement et massification des navires.

L'héritage médiéval

La fin du Moyen Âge voit d'abord la conclusion d'un processus complexe de rapprochement et d'hybridation entre deux traditions nautiques distinctes et complémentaires, qui permet l'apparition de navires aux performances accrues. Il s'agit tout d'abord de la tradition nordique issue des embarcations vikings, de forts navires construits avec des bordages à clins tels que la *cogue* ou la *hulk*².

¹ Voir 1.1.3.

² Les graphies varient, et ces navires sont parfois appelés *kogge* ou *houque*. Les nomenclatures sont d'une manière générale un problème jusqu'à la fin de notre période, faute de savoir toujours exactement ce que les sources désignent par un nom générique. Voir 2.1.1.

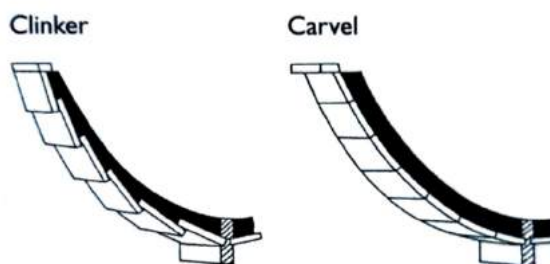


Illustration n°1.

Construction à clins (à gauche) et à franc-bord (à droite)¹.

La construction à clins — c'est-à-dire en disposant les planches de bois de la coque de telle manière qu'elles se recouvrent partiellement² — quoique relativement chère³, confère une solidité importante à la coque et ouvre les XII^e et XIII^e siècles à la prédominance de la *cogue*. C'est-à-dire à la construction de navires lourds, larges et hauts sur l'eau, adaptés aux conditions de navigation et de commerce en Europe du nord : un fond plat (permettant de reposer dans la vase à marée basse), un haut *franc-bord** avec une réelle profondeur de coque (maximisant les capacités de transport), et une grande stabilité⁴. Cette dernière caractéristique permet d'ailleurs de modifier le navire en cas de besoin — notamment en lui ajoutant des plate-formes de combat à la poupe et à la proue (voire au sommet du mât principal), désignées comme des « châteaux » — le choix du terme trahissant l'importance de la poliorcétique dans la pensée du combat naval⁵.

* Le franc-bord est la limite de la coque du navire, matérialisée par la barrière qui empêche de passer par-dessus bord. Dans des navires à un seul pont, un haut franc-bord indique donc aussi une coque profonde. Tous les termes marqués par un astérisque sont repris dans le glossaire en fin de mémoire.

¹ Peter Richard Valentine Marsden et Douglas McElvogue, *The Mary Rose: your noblest shippe : anatomy of a Tudor warship*, Portsmouth, Mary Rose Trust, 2009, p. 13.

² « Border un navire à Clin, c'est faire chevaucher les bordages, le supérieur par l'inférieur, d'une certaine quantité, au lieu de les ajuster par leur épaisseur l'un contre l'autre ; c'est, ensuite, arrêter ces planches solidement au moyen de clous d'une espèce particulière ou de vis retenues intérieurement par des écrous ». Auguste Jal, *Glossaire nautique : répertoire polyglotte de termes de marine anciens et modernes*, Paris, 1848, p. 480.

³ N. A. M. Rodger, *A naval history of Britain, 660-1649: The Safeguard of the Sea*, Londres, Harper Collins/National maritime museum, 1997, p. 62.

⁴ Frederick Leslie Robertson, *The Evolution of naval armament*, Londres, Constable, 1921, p. 3-4 ; N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea, op. cit.*, p. 63 ; Robert Gardiner et Richard W Unger (eds.), *Cogs, Caravels and Galleons. The Sailing Ship 1000-1650*, Londres, Conway Maritime Press, 1994, p. 7-8, 47-58.

⁵ N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea, op. cit.*, p. 63 ; R. Gardiner et R.W. Unger (eds.), *Cogs, Caravels and Galleons. The Sailing Ship 1000-1650, op. cit.*, p. 51.

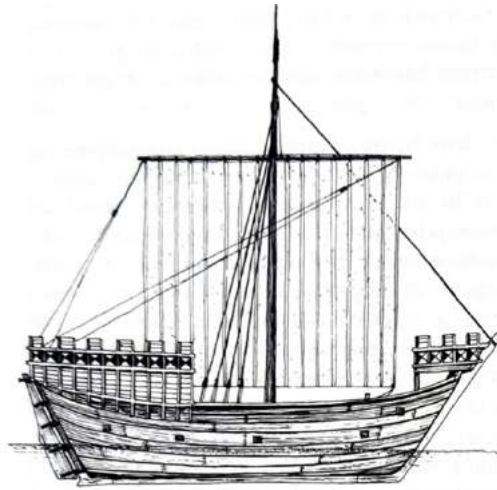


Illustration n°2
Une cogue¹

Jusqu'au XV^e siècle, ces navires possèdent généralement un mât unique portant une voile carrée, ce qui permet de bonnes performances au *portant**, mais plusieurs difficultés : en premier lieu, une capacité limitée à remonter au vent, la voile carrée travaillant assez mal au *près***² et le profil très rond de la coque ne favorisant pas une trajectoire tendue³. En outre, un navire avec un seul mât présente des difficultés pour manœuvrer : celui-ci étant placé près du centre d'équilibre du navire, seul l'action du gouvernail permet au navire de virer une fois qu'il est lancé ; tandis qu'un gréement décalé par rapport à ce point d'équilibre peut être utilisé pour orienter efficacement le navire, même à l'arrêt. D'une manière générale, on peut dire qu'il s'agit là de navires adaptés à des conditions de navigation stables, bénéficiant de vents portants et prêts à affronter une forte houle, telles qu'on peut les rencontrer en Atlantique. Cependant, ils peuvent se retrouver limités du fait de leur faible maniabilité⁴.

* Le portant est l'allure générale lorsque l'on se dirige dans le sens du vent.

** Le près est au contraire l'allure quand on cherche à remonter contre le sens du vent.

¹ Philippe Jacquin, Patrick Villiers et Pierre Ragon, *Les Européens et la mer : de la découverte à la décolonisation 1455-1860*, Paris, Ellipses, 1997, p. 12.

² Les deux allures étant opposées, cela explique la nécessité d'un gréement mixte : pour remonter efficacement au vent, il convient d'avoir une voile aussi plate que possible, avec un bord d'attaque tendu ; tandis qu'au portant, une voile coupée creuse (qui se remplit largement d'air) a de meilleures performances. Il semble que les *kogge* aient clairement opté pour la seconde option. N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea, op. cit.*, p. 64.

³ On parle pour les coques de *plan anti-dérive* pour désigner les parties sous l'eau qui permettent d'éviter que le navire ne dérive ou glisse dans le sens du vent ; et qu'il puisse donc remonter efficacement au vent. Il semble que celui-ci ait été relativement inefficace sur ces navires médiévaux. *Ibid.*

⁴ N.A.M Rodger note ainsi les durées parfois longues où les navires pouvaient se retrouver immobilisés en l'attente de vents favorables. *Ibid.*

Ces difficultés sont dans une certaine mesure résolues par le mode de construction navale méditerranéen, qui présente des avantages et des défauts complémentaires. Les navires méditerranéens sont traditionnellement au Moyen Âge des déclinaisons de la galère, qui est adaptée aux caractéristiques de navigation en Méditerranée : notamment les vents irréguliers et généralement faibles, et la nécessité d'être *manœuvrant** dans des côtes irrégulières, où les profondeurs varient rapidement¹.

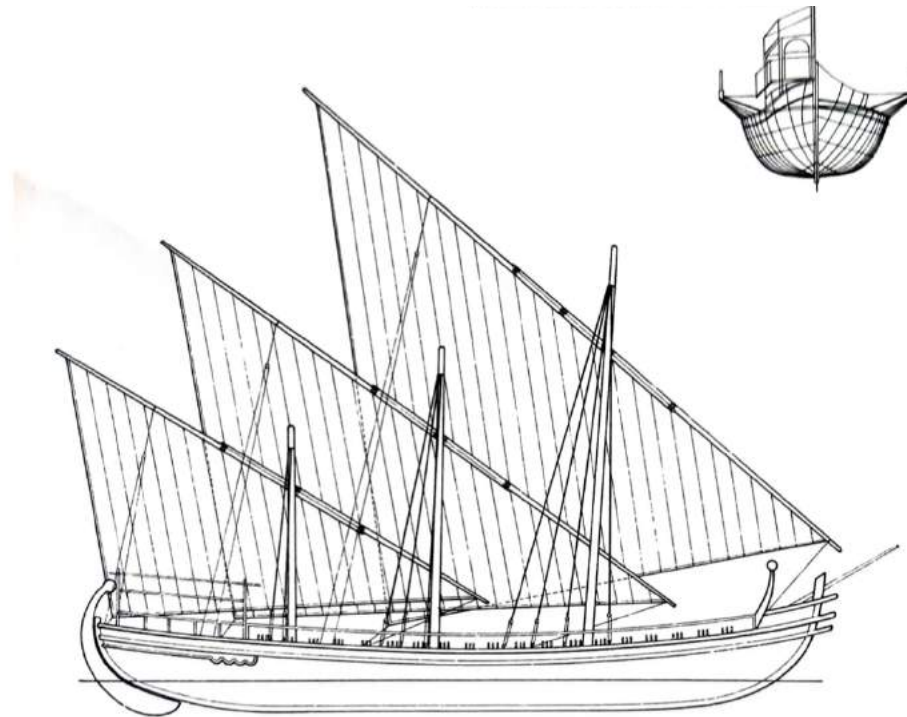


Illustration n°3

Plan et coupe d'une grande galère vénitienne du XV^e siècle²

On remarque le profil du navire, fin, bas sur l'eau et peu profond — ce qui lui permet d'avoir une grande maniabilité, mais limite fortement ses capacités de charge, surtout lorsque l'on prend en compte la place nécessaire aux rameurs. On remarque aussi les voiles latines triangulaires, qui permettent de remonter relativement efficacement au vent.

* La qualité d'un navire manœuvrant est de pouvoir s'affranchir des contraintes du vent et de la houle pour se diriger avec succès dans la direction désirée. Une galère est donc un navire naturellement très manœuvrant, pouvant se diriger en sens inverse au vent si elle le désire grâce à sa force de propulsion humaine.

¹ Notons toutefois que la navigation nordique incluait des galères (et les embarcations vikings étaient pourvues de rames) — quoique les galères nordiques et leurs équivalents méditerranéens aient sensiblement différé. *Ibid.*, p. 66-68.

² Laszlo Veres et Richard Woodman, *The Story of Sail*, Londres, Chatham Publishing, 1999, p. 42.

A partir du XIII^e siècle, les fortes limitations de la galère, que sont une vitesse faible sur le temps long¹, ainsi que de faibles capacités de transport en raison de la finesse des coques et de la place nécessaire pour loger les rameurs², entraînent l'apparition d'un nouveau type de navire en Méditerranée. Celui-ci est généralement désigné sous le nom générique de *nef*, qui est à bien des égards le pendant méditerranéen de la *cogue* : à la construction à clins correspond la construction à franc-bord, c'est-à-dire selon des planches jointives et non plus recouvrantes³, et à la voile carrée unique répond désormais un gréement fragmenté de plusieurs *voiles latines**, qui rendent les navires plus maniables et plus aptes à remonter au vent⁴.

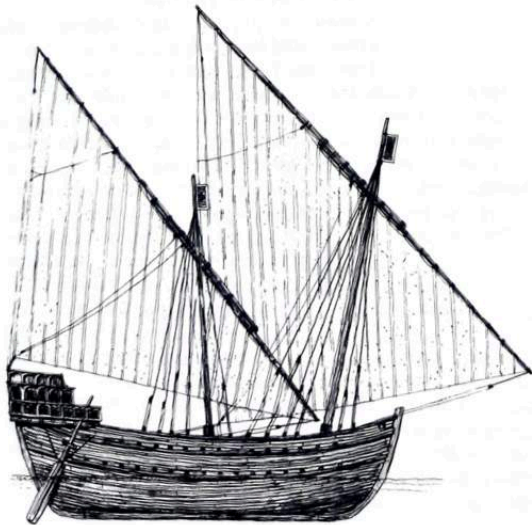


Illustration n°4
Une nef méditerranéenne⁵

* Les voiles latines sont des voiles triangulaires, présentant moins de surface que les voiles carrées, mais permettant de remonter mieux au vent.

¹ N.A.M. Rodger souligne ainsi particulièrement l'inefficacité de la propulsion par rames pour des navires de taille important : si celle-ci permet d'atteindre ponctuellement des vitesses élevées, les vitesses moyennes à l'échelle de plusieurs heures restent particulièrement faibles. N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea, op. cit.*, p. 65.

² Veres et Woodman font ainsi remonter l'apparition de la nef au contexte des croisades, et de la nécessité nouvelle de transporter de larges armées. L. Veres et R. Woodman, *The Story of Sail, op. cit.*, p. 50 ; Carla Rahn Phillips, *Six galleons for the king of Spain: imperial defense in the early seventeenth century*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1986, p. 34.

³ Cela invite à une construction en ordre inverse, commençant par l'armature de la coque (quille, membrures) là où la construction à clins commençait par la coque pour ensuite ajouter une structure interne au navire. C'était déjà là le mode de construction des galères méditerranéennes depuis le X^e siècle. N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea, op. cit.*, p. 65.

⁴ Les voiles latines posent toutefois d'autres problèmes, en premier lieu le nombre de membres d'équipage nécessaire pour les manœuvrer lors d'un virement. C.R. Phillips, *Six galleons for the king of Spain, op. cit.*, p. 34 ; L. Veres et R. Woodman, *The Story of Sail, op. cit.*, p. 51.

⁵ P. Jacquin, P. Villiers et P. Ragon, *Les Européens et la mer, op. cit.*, p. 12.

Les XIV^e et XV^e siècles voient donc la combinaison de ces deux traditions et de ces deux types de navires — la *cogue* et la *nef* — dans un nouveau modèle de bateau, présentant certains avantages de chacune des traditions¹. Il est compliqué de retracer le déroulé précis de cette hybridation, peu de sources (écrites ou archéologiques) étant disponibles pour saisir les différentes étapes de cette évolution technique. Cette dernière n'est de toute façon pas linéaire ni uniforme à l'échelle de la Méditerranée. Il semble toutefois clair que ce changement découle de l'introduction des navires de type nordique en Méditerranée — où a lieu le mélange des deux types de techniques². On peut en percevoir l'issue par l'apparition d'un nouveau modèle de navire à la fin du Moyen Âge, combinant ces adaptations : sur une coque construite à franc-bord, le mât principal à voile carrée se répand, complété par un deuxième puis un troisième mât, dont au moins un comprend une *voile latine* afin d'augmenter les capacités du navire à remonter au vent³. Il s'agit là d'un prélude au phénomène général sur la période de multiplication des voiles et à la diminution de leur taille moyenne, qui fournit un éventail de possibilités supérieure pour adapter la voilure au vent — ce que l'on appelle le fractionnement du gréement⁴. Les plate-formes avant et arrière se généralisent aussi, augmentant les capacités de défense des navires méditerranéens par leur hauteur sur l'eau. Le *gouvernail d'étambot**, apparu dès la fin du XII^e siècle, se diffuse enfin, fournissant un levier de gouvernail dans l'axe du navire, et donnant nettement plus de levier et de puissance à la barre que les rames de gouvernail (visible sur les illustrations n°4 et 5) jusque là utilisées⁵. Toutes ces évolutions dessinent le phénomène global d'une adaptation de la *cogue* au contexte méditerranéen, aboutissant au navire qui prédomine dans le commerce des grands ports méditerranéens au XV^e siècle : à la fois capable de remonter relativement efficacement au vent et de transporter une charge appréciable, de se faufiler et de se défendre.

* L'apparition du *gouvernail d'étambot* consiste en la fixation d'une pièce de bois verticale (dite *mèche* du gouvernail) avec des gonds sur l'*étambot*, c'est-à-dire la partie centrale de la poupe située la plus à l'arrière. C'est ensuite à l'aide d'une barre, fixée à la tête de la mèche, que l'on peut orienter cette dernière vers la gauche ou la droite, selon que l'on veut s'orienter vers la gauche ou la droite. Voir A. Jal, *Glossaire nautique*, op. cit., p. 796.

¹ R. Gardiner et R.W. Unger (eds.), *Cogs, Caravels and Galleons. The Sailing Ship 1000-1650*, op. cit., p. 8.

² Plusieurs hypothèses sont émises, comme l'introduction en 1303 d'un navire nordique en Méditerranée par des pirates basques, ou encore leur arrivée générale à l'époque des croisades — avec les déplacements militaires en provenance de l'Europe du Nord. Il semble dans tous les cas que la Méditerranée ait joué ici un rôle de creuset d'influences et de techniques, entre les traditions nordiques et méditerranéenne. C.R. Phillips, *Six galleons for the king of Spain*, op. cit., p. 34 ; Ian Friel, « The Carrack: The Advent of the Full Rigged Ship » dans Robert Gardiner et Richard W Unger (eds.), *Cogs, Caravels and Galleons. The Sailing Ship 1000-1650*, Londres, Conway Maritime Press, 1994, p. 78.

³ I. Friel, « The Carrack: The Advent of the Full Rigged Ship », art cit, p. 78.

⁴ C.R. Phillips, *Six galleons for the king of Spain*, op. cit., p. 35-36.

⁵ *Ibid.*, p. 35 ; I. Friel, « The Carrack: The Advent of the Full Rigged Ship », art cit, p. 77.

Les termes utilisés pour décrire ce type de navire sont variables et parfois incohérents¹ — reflets de la diversité des navires — mais on peut généralement les désigner sous le terme général de « caraque », présent dans toutes les langues de l'époque, bien qu'on les trouve aussi désignés comme « *cocha* » ou « *nao* », et que ceux-ci soient souvent qualifiés de « *fully-rigged ship* » par les auteurs anglo-saxons².



Illustration n°5

Caraque du début du XVI^e siècle.

Détail d'une gravure sur bois par Georg Stuchs à Nuremberg, vers 1505-06 — représentant peut-être l'arrivée d'Amerigo Vespucci en Amérique³.

On remarque les hauts châteaux avant et arrière, ainsi que le profil haut sur l'eau du navire. On note aussi la présence d'une rame de gouvernail à l'arrière.

¹ Ainsi par exemple de terme de « hulk » ou *houque*, qui désigne parfois des variations légères sans quille de la *cogue*, parfois des navires similaires, et parfois des versions particulièrement lourdes de la caraque — ces acceptions n'étant d'ailleurs pas totalement contradictoires, mais clairement ambiguës. N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea*, *op. cit.*, p. 63 ; L. Veres et Woodman, Richard, *The Story of Sail*, *op. cit.*, p. 50.

² C.R. Phillips, *Six galleons for the king of Spain*, *op. cit.*, p. 35 ; L. Veres et Woodman, Richard, *The Story of Sail*, *op. cit.*, p. 57 ; I. Friel, « The Carrack: The Advent of the Full Rigged Ship », *art cit.*, p. 8-9.

³ C.R. Phillips, *Six galleons for the king of Spain*, *op. cit.*, p. 36.



Illustration n°6.

Caraques espagnoles courant XVI^e siècle.

La bataille de l'île Terceira (détail)

Salle des batailles du palais de l'Escorial¹

On note encore ici la très grande hauteur sur l'eau des navires — notamment au niveau du château arrière — ainsi que l'apparition du gouvernail d'étambot sur la poupe du navire.

On peut ensuite observer plusieurs branches qui divergent à partir de cette racine originelle : d'un côté le versant lourd de la caraque, la *houque*, navire marchand fait pour le transport de marchandises, qui devient le navire marchand de la mer Baltique² — adapté aux conditions relativement pacifiques de commerce dans le nord de l'Europe³. De l'autre, une version plus fine et plus légère prend forme sous les traits de la *caravelle*⁴, qui ajoute des voiles carrées à

¹ Reproduit dans Enrique Manera Regueyra, *El buque en la Armada española*, Madrid, Sílex, 1999, p. 136.

² N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea*, *op. cit.*, p. 63.

³ C.R. Phillips, *Six galleons for the king of Spain*, *op. cit.*, p. 36.

⁴ On peut toutefois noter que l'expression apparaît dès le XIII^e siècle, et que celle-ci semble prendre bien davantage de la tradition méditerranéenne que de la tradition nordique, du moins dans les premiers temps. L. Veres et Woodman, Richard, *The Story of Sail*, *op. cit.*, p. 51.

une configuration de la *caraque* très méditerranéenne et proche de la *nef*, pour former la *caravela redonda*, adaptée à la haute mer et que Colomb adoptera pour deux des trois navires de sa première expédition¹. On peut souligner au sujet de la caravelle la particulière variété des embarcations incluses dans cette catégorie largement utilisée par les Espagnols — mais retenons qu'il s'agit là de navires relativement fins, rapides, et adaptables, raisons de leur utilisation très large sur les flottes océaniques espagnoles².

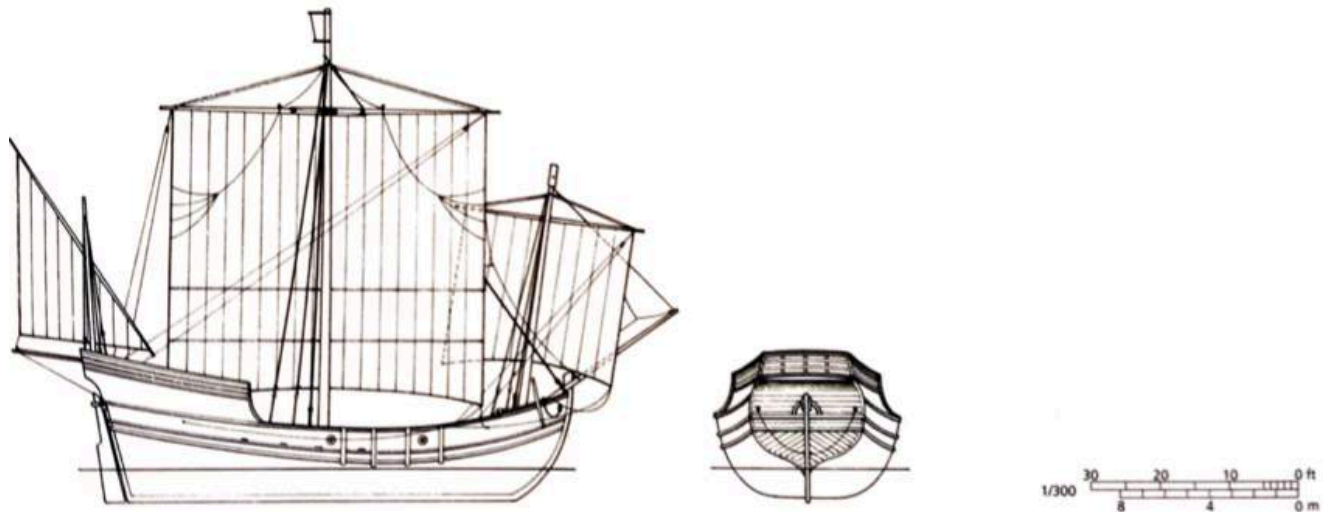


Illustration n°7

Représentation de *caravela redonda*³

On peut remarquer la hauteur sur l'eau nettement inférieure, ainsi que l'affinement des formes par rapport à la caraque traditionnelle.

Une troisième branche de la *caraque* — qui en conserve le nom — évolue enfin en sens inverse, notamment au sein de la *Carrera de India* portugaise au cours du XVI^e siècle. La volonté de maximiser les capacités de fret des navires faisant le voyage vers les possessions portugaises d'Asie produit une massification notable de ces caraques, qui deviennent alors de véritables forteresses flottantes adaptées aux navigations transocéaniques, pouvant atteindre 1000 tonneaux⁴. Ces navires restent toutefois largement spécifiques à ce trajet — et ne se

¹ C.R. Phillips, *Six galleons for the king of Spain*, *op. cit.*, p. 37.

² *Ibid.*, p. 38 ; N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea*, *op. cit.*, p. 72. On peut noter que les performances des caravelles au près étaient déjà notées et louées par Christophe Colomb — qui les tenait pour les seuls navires capables de remonter efficacement au vent. L. Veres et Woodman, Richard, *The Story of Sail*, *op. cit.*, p. 56.

³ L. Veres et Woodman, Richard, *The Story of Sail*, *op. cit.*, p. 57.

⁴ C.R. Phillips, *Six galleons for the king of Spain*, *op. cit.*, p. 38.

trouvent donc que rarement dans les combats de l'Atlantique. Ils développent toutefois une variante utilisée entre l'Europe et l'Amérique sous la forme de la « *nao* ». Celle-ci consiste en un allègement conservant la structure globale de la caraque, vers une version plus légère, plus adaptée au commerce des Amériques, sacrifiant de la puissance pour plus de maniabilité sur une route qui l'exigeait.

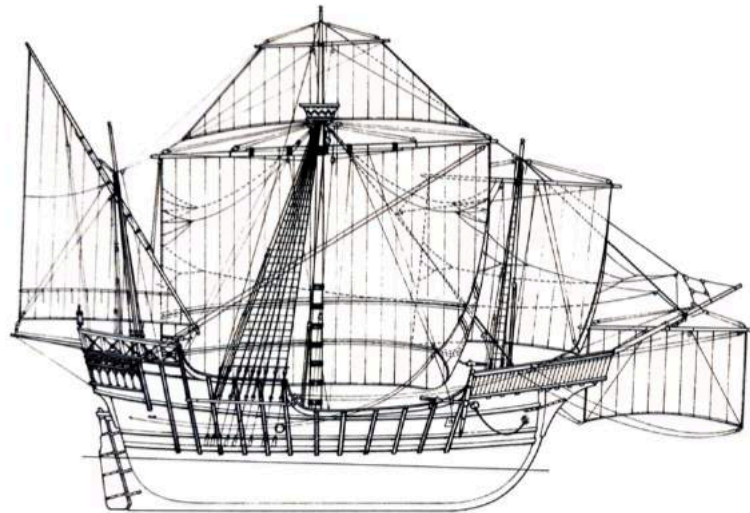


Illustration n°8

Plan de *nao* — reconstitution de la *Santa Maria* de Christophe Colomb¹

On voit ici — outre la hauteur sur l'eau inférieure à celle de la caraque — le gréement mixte et fragmenté, ainsi que le gouvernail d'étambot.

La confusion des termes est toutefois telle qu'il convient ici de retenir l'évolution générale plus que les appellations particulières ; débouchant au début du XVI^e siècle sur des navires atlantiques à la généalogie hybride, alliant caractéristiques méditerranéennes et nordiques qui se retrouve par exemple dans les gréements mixtes — et engagés, à l'exception des énormes caraques portugaises, dans un processus global d'allègement.

On trouve donc au début du XVI^e siècle une série de variantes du modèle très général de la caraque du XV^e siècle, allant des lourdes houques nordiques aux légères caravelles méditerranéennes, en passant par les monumentales caraques portugaises, bâties pour assurer une capacité de transport maximal. Celles-ci sont toutes adaptées à des exigences de navigation

¹ L. Veres et Woodman, Richard, *The Story of Sail*, *op. cit.*, p. 54.

particulières, comme le remarque le capitaine espagnol Escalante de Mendoza dans son traité *Itinerario de navegacion*, composé en 1575 :

Chaque [nation] a inventé la meilleure forme et le meilleur gabarit de navire afin de naviguer sur ses mers, et dans les itinéraires les plus fréquents : ainsi les Vénitiens ont de grandes caraques, afin qu'ils puissent bien résister et combattre les Turcs et les Maures, leurs voisins et ennemis ; et ils portent de grandes charges vers les lieux où ils ont l'habitude de naviguer et de commercer.

Les Français ont des navires petits et moyens, bons à la voile et au près, afin de pouvoir entrer et sortir de leurs ports petits et peu profonds, et aller en Terre Neuve dans leurs pêcheries, et revenir en hiver comme ils en ont l'habitude.

Les Flamands ont de grands hourques au fond plat, qui ont peu de tirant d'eau, afin de pouvoir mieux naviguer le long des bancs et des fameux canaux de Flandres, et venir chargés de leurs grands mâts et de leur bois, et de toile, et d'autres marchandises en direction de notre Espagne, et revenir à leurs terres avec des laines, des vins, des huiles, des fruits secs et d'autres choses.

Les Anglais pareillement, des petits navires, en accord avec leurs petits ports, afin de venir nous apporter leurs tissus et d'autres marchandises, et revenir chargés de pâtisseries, d'huiles et d'autres choses dont ils ont besoin en leurs terres comme les Flamands.

Les Portugais ont des navires grands, forts et puissants, mais ils en ont peu, afin d'aller jusqu'aux lointaines Indes orientales et emporter avec eux beaucoup de monde et de choses nécessaires, et se trouver là-bas puissants et suffisamment nombreux contre les ennemis qui se trouvent dans ces mers et sur ces terres ; puis pour rapporter les grandes quantités d'épices et d'autres marchandises précieuses, comme nous savons qu'ils le font.

Les Castillans prétendent faire des navires grands et petits, et de toutes sortes, et de tous aspects, afin de naviguer avec ceux-ci par tout le monde, afin qu'ils servent à toutes les choses auxquelles servent tous les navires des royaumes et provinces que je viens d'énumérer¹

¹ Juan de Escalante de Mendoza, *Itinerario de Navegación : de los mares y tierras occidentales*, Madrid, Museo Naval, 1985, p. 36-37.

Toutes marquent néanmoins, chacune dans leur genre, des améliorations nettes par rapport à l'état de la construction navale au XV^e siècle : une capacité à remonter au près, un allègement des formes et un renforcement des capacités militaires défensives ; une rapidité à la voile enfin, qui dessinent le paysage duquel émergera la figure du galion.

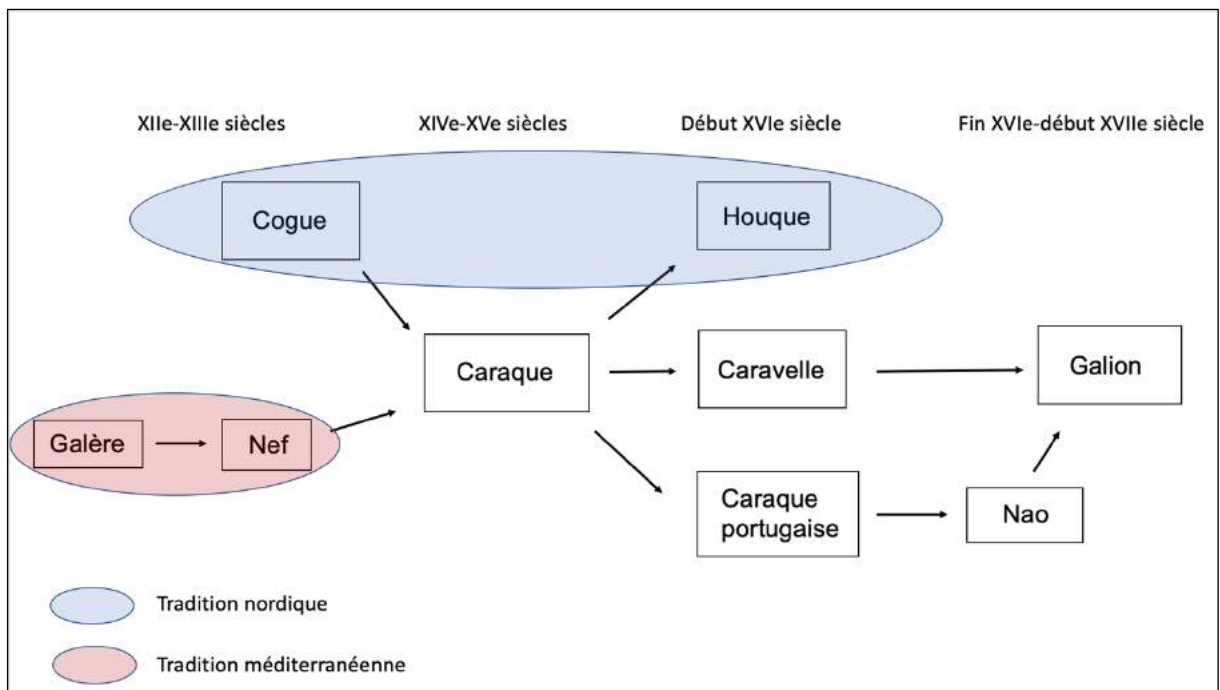


Figure n°1. La généalogie du galion¹

La mutation vers le galion

Le galion représente en effet incontestablement le navire dominant du début du XVI^e siècle au milieu du XVII^e siècle en Atlantique — dans toute sa variété. Si l'on aura l'occasion de revenir sur le flou qui entoure cette dénomination², le fait est que le galion apparaît dans toutes les sources comme le navire unifiant l'espace atlantique — notamment au XVI^e siècle. Comme on peut s'y attendre concernant un type de navire si répandu, son origine est contestée, et une partie de l'historiographie du XIX^e siècle s'est disputée la paternité de ce compromis efficace

¹ On ne saurait trop rappeler que comme on l'a souligné à maintes reprises, un tel schéma est par essence très réducteur : toutes ces catégories sont des approximations rassemblant des navires divers, et chaque bateau représente une configuration particulière de ces grands types de navire. De la même manière, ces parentés théoriques sont loin d'être des changements brutaux, et différentes « générations » coexistent dans les mêmes espaces aux mêmes époques.

² Voir 2.1.1.

entre les différentes traditions, adapté à la navigation océanique¹. Les influences du galion sont de toute évidence multiples, et sa parenté directe se trouve certainement entre la *nao* et la caravelle. Mais fondamentalement, le concept de galion est une hybridation entre la grande tradition de la caraque et celle de la galère, et fait surface vers le milieu du XVI^e siècle². Comme le résume N.A.M Rodger, « l'essence du galion était, concrètement, de combiner l'avant d'une galère avec l'arrière d'une nef, lui donnant sa forme caractéristique en croissant avec une haute poupe et un château avant bas »³ — ce qui rapproche sans doute ce profil de celui de la caravelle, quoique le galion ait des dimensions nettement supérieures⁴. Ce processus s'accompagne d'un net affinement des navires à travers l'augmentation du ratio entre longueur et largeur du galion, parfois estimé à 4 ou 5 pour 1⁵.

¹ Brian Lavery, *The ship of the line*, Londres, Conway maritime press, 1983, p. 10 ; N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea*, *op. cit.*, p. 204-205 ; C.R. Phillips, *Six galleons for the king of Spain*, *op. cit.*, p. 43-44. Sir Julian Corbett par exemple s'applique en détails à remettre en cause toute paternité espagnole au galion, affirmant que l'Espagne « fut la dernière des puissances océaniques à l'adopter, d'un demi-siècle peut-être » (p.26) ; alors que le nouveau type de navire aurait été adopté « en France, en Ecosse et par-dessus tout en Angleterre » bien avant, en raison d'une « aptitude naturelle pour la mer » (p.30). Il est difficile de ne pas sourire face à ce renouvellement de la rivalité atlantique du XVI^e siècle — s'appuyant malheureusement surtout sur l'apparition du mot de galion dans les sources, ce qui est une preuve assez faible et peu convaincante pour une catégorie aussi peu précise. En outre, Carla Rahn Philips a montré l'apparition du mot même dans les flottes espagnoles au moins 15 ans avant les affirmations de Corbett. Julian S. Corbett, *Drake and the Tudor navy, with a history of the rise of England as a maritime power*, Londres, Longmans, Green and Co, 1898, p. 26-32 ; C.R. Phillips, *Six galleons for the king of Spain*, *op. cit.*, p. 40. Pour une attribution au contraire du galion aux Espagnols, voir Carlo M. Cipolla, *Guns and sails in the early phase of European expansion, 1400-1700*, Londres, Collins, 1965, p. 85-86. Cité par C.R. Phillips, *Six galleons for the king of Spain*, *op. cit.*, p. 43.

² La galère prend en effet à cette époque une importance particulière dans l'implémentation de l'artillerie en mer, comme on le verra dans le chapitre 113.

³ N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea*, *op. cit.*, p. 212.

⁴ C.R. Phillips, *Six galleons for the king of Spain*, *op. cit.*, p. 41.

⁵ Carla Rahn Philips, dans ce qui est sans doute la meilleure étude sur la construction navale espagnole, identifie toutefois une fourchette haute pour ce ratio entre 3,11 et 3,26 pour 1 — ce qui le rapproche des proportions de la caravelle. *Ibid.* Voir aussi Carla Rahn Phillips, « Guerra en el mar. Tecnología y armamento en el mundo atlántico » dans Hugo O'Donnell (ed.), *Historia militar de España*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2012, vol.3, p. 261.



Illustration n°9

Profil de galion élisabéthain

*On peut dater le dessin grâce au « ER » (pour « Elizabeth Regina »). Celui-ci a été trouvé au milieu de papiers touchant à des questions d'artillerie (notamment le traité de Christopher Lad, dont on voit probablement les initiales « CL »)*¹

Le problème est que cette définition relativement solide du galion vient se heurter à l'utilisation très libérale de la dénomination par les contemporains, qui emploient fréquemment le terme pour désigner tous les navires de guerre, voire « pratiquement tout ce qui flottait »². La difficulté est encore augmentée par les incohérences des représentations picturales contemporaines. Ainsi, par exemple cette représentation de la bataille des Açores de 1582 :

¹ Bodleian Library, Rawlinson A 192.

² N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea, op. cit.*, p. 212. Voir 2.1.1, ainsi que Carla Rahn Phillips, « The Caravel and the Galleon » dans Robert Gardiner et Richard W Unger (eds.), *Cogs, Caravels and Galleons. The Sailing Ship 1000-1650*, Londres, Conway Maritime Press, 1994, p. 99.



Illustration n°10

La bataille de l'île Terceira (détail)

Salle des batailles du palais de l'Escorial¹

On y voit de manière très claire des navires extrêmement hauts sur l'eau, avec des châteaux avant et arrière exagérément élevés — et à vrai dire associables à des caraques de la fin du XV^e siècle ou de la *Carreira de India* portugaise, alors que l'identité de galions des navires de la bataille ne fait aucun doute dans tous les récits du combat². Il faut sans doute rapprocher ce décalage de l'identité des peintres — des Italiens associés à la cour espagnole, qui n'ont certainement eu des récits qu'assez lointains de l'action³ — et du problème plus général de la distance des peintres de batailles navales à leurs sujets, mais on ne peut qu'être frappé de l'anachronisme contenu dans une des rares représentations picturales composées au XVI^e siècle, qui n'aide pas à l'identification des navires de l'époque.

D'une manière générale, le galion constitue le navire dominant dans l'Atlantique de la fin du XVI^e siècle et du début du XVII^e siècle. Il représente une partie importante des flottes

¹ Reproduit dans E. Manera Regueyra, *El buque en la Armada española*, op. cit., p. 136.

² Voir Cesáreo Fernández Duro, *La conquista de las Azores en 1583*, Madrid, Espagne, 1886.

³ Voir Jonathan Brown, *La Sala de Batallas de El Escorial : la obra de arte como artefacto cultural*, 1^a ed., Salamanca, Ediciones Universidad de Salamanca, 1998.

espagnoles d'Amérique, en conjonction avec des *naos* destinées au transport de marchandises¹, même si un flou permanent persiste quant aux appellations et aux dimensions des différentes catégories de navires mobilisées par les contemporains. Et si à la moitié du XVI^e siècle, il semble que l'appellation de galion ait davantage concerné des navires de guerre que des navires marchands, en aucun cas la distinction n'était-elle rigide et étanche, encore à la fin de la période². Gardons toutefois quelques traits architecturaux caractéristique du galion, qui concernent l'essentiel des navires concernés par les combats naval de la période : « un haut château arrière, un château avant bas et ramassé, une proue qui s'allonge par-dessous le beaupré, une poupe haute et plate, et une mâture complète, incluant des voiles de hune sur le grand mât et le mât avant »³.

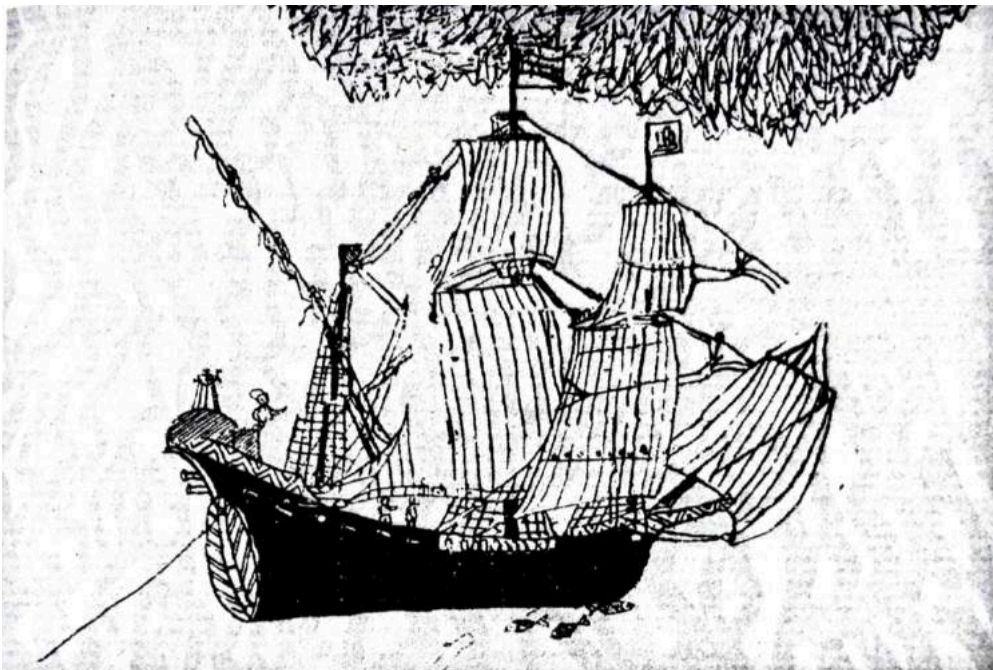


Illustration n° 11

Galion espagnol à la fin du XVI^e siècle.

D'après une carte des fortifications de San Juan (Porto Rico) conservée aux Archives des Indes à Séville⁴

Malgré le style naïf, on remarque les caractéristiques déjà soulignées : haut château arrière, proue basse, plan de voilure largement fractionné.

¹ Carla Rahn Phillips montre ainsi que 35% des navires des flottes des Indes de la première moitié du XVI^e siècle sont des galions — sur un échantillon toutefois limité, la grande majorité des navires n'étant pas identifiés. C.R. Phillips, « Guerra en el mar. Tecnología y armamento en el mundo atlántico », art cit, p. 259.

² C.R. Phillips, *Six galleons for the king of Spain*, op. cit., p. 46.

³ *Ibid.*, p. 44.

⁴ *Ibid.*, p. 45.

Mentionnons enfin que les débats sur la généalogie et la définition du galion sont abondants, interminables et dans une large mesure indémêlables puisqu'en l'absence d'une définition précise admise par les acteurs contemporains, nous sommes dans une large mesure dépendants du flou de leurs propres catégories¹. En outre, nous verrons que la question est moins importante qu'on ne pourrait le croire pour ce qui nous intéresse, car ces catégories et ces distinctions sont aussi très incertaines dans les situations de combat que nous aborderons². En ce sens, il importe surtout de retenir le stade d'avancement général de l'architecture navale au cours de la période : des navires plus fins, plus marins et plus rapides que leurs prédécesseurs, possédant une fortification imposante sur l'arrière mais pas ou peu sur l'avant — et constituant enfin une plateforme relativement efficace pour les pièces d'artillerie lourde³. Comme le formule N.A.M Rodger, sur l'état de l'architecture navale à la fin du XVI^e siècle, « après plus d'un demi-siècle d'effort, les constructeurs navals d'Europe du nord étaient enfin arrivés à une solution satisfaisante à leur problème : un voilier rapide et manœuvrable, avec une puissance de feu importante tirant dans l'axe du navire, combinant la puissance et la dimension marine du voilier avec les qualités militaires de la galère »⁴.

Des mouvements contraires

A la suite de l'apparition de ce type de navire central qu'est le galion — bien que la dénomination soit ambiguë — on assiste à plusieurs évolutions différentes au cours de la période, en fonction des nations concernées et de leurs dynamiques particulières. En Espagne dans un premier temps, où la construction de galions était dans une proportion importante d'ordre privé (et où les navires de particuliers pouvaient être réquisitionnés par la Couronne en

¹ Il est en effet tout à fait rare de pouvoir croiser des sources au sujet d'un navire, afin de mettre l'appellation de galion à l'épreuve de son aspect général ou de ses dimensions.

² Voir 2.1.1.

³ Notamment dans un premier temps par la présence de plusieurs pièces d'artillerie lourde tirant dans l'axe du navire. N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea*, *op. cit.*, p. 213. Voir 1.1.3.

⁴ Nicholas Rodger souligne toutefois une certaine supériorité anglaise dans la construction de galions — en raison selon lui d'un cahier des charges britannique nettement moins orienté sur le fret que les autres puissances européennes — qui ferait des « *man of war* » anglais des navires plus marins, plus rapides et plus armés. Soulignons toutefois que si le constat de taille inférieure et de rapidité des navires anglais semble bien confirmé par un certain nombre de contemporains (comme Escalante de Mendoza ou Sir William Monson), il reste difficile de complètement généraliser ce constat, les sources demeurant relativement rares sur un sujet aussi central. Voir 1.2.2, *Ibid.* ; William Monson, *The Naval Tracts of Sir William Monson*, Londres, Navy Records Society, 1902, vol. IV, p.66-67.

cas de besoin¹), on voit apparaître des tentatives pour réglementer les proportions des navires sous le règne de Philippe III (1598-1621), sous la forme d'ordonnances en 1607, 1613 et 1618. Comme l'a montré Carla Rahn Philips, ces dernières vont toutes dans le sens d'un affinement des navires, dont la royauté souhaite augmenter le ratio longueur/largeur au-delà de 3,5 pour l'essentiel². La raison en est simple : les constructeurs cherchant à faire des navires polyvalents et utilisables pour un usage commercial et civil avant ou après leur réquisition par le roi, la tendance spontanée est d'élargir ces navires pour augmenter leurs capacités de fret. Les contraintes imposées par le pouvoir royal tendent donc à l'allègement, pour construire des navires plus agiles et plus rapides si possible, capables de face aux navires étrangers menaçant les flottes des Indes³.

En Europe du nord, on constate au même moment un mouvement contraire touchant les navires généralement plus fins et légers qu'on y construisait, en raison de l'augmentation de l'artillerie. En effet, les progrès dans la fonte de canons en fer⁴, ainsi que la nécessité croissante d'augmenter la puissance de feu, poussent à l'augmentation de la quantité de pièces montées sur chaque navire — ce qui, étant donné le poids moyen d'un canon, conduit à un alourdissement substantiel des navires. En outre, cet alourdissement présente des problèmes précis d'architecture navale : la volonté de pouvoir tirer dans l'axe du navire pousse à placer ces canons vers l'avant, et donc à alourdir les proues — ce qui diminue fortement les qualités nautiques des navires qui tapent plus violemment dans la houle. Les performances de navigation s'en ressentent : ainsi Sir Richard Hawkins se plaint-il au duc de Buckingham (alors Lord Admiral britannique) en 1621 que plusieurs navires d'une expédition de 1620 vers la Barbarie « sont bien peu adaptés à ces mers, étant très lourds à la voile et incapables de sortir leur batterie basse sous quelque régime de vent que ce soit » — et Lord Wimbledon estime pareillement que « de si grands navires, particulièrement les plus vieux, sont si surchargés de canons qu'ils ne conviennent pas pour une guerre offensive, mais davantage pour défendre nos mers ; car lorsque [le Anne Royal, son navire] roulait et travaillait dans les mers espagnoles lorsque le temps

¹ C.R. Phillips, « Guerra en el mar. Tecnología y armamento en el mundo atlántico », art cit, p. 253.

² *Ibid.*, p. 263-264.

³ Ajoutons que la tension entre royauté et armateurs est permanente au cours de la période, ces derniers se plaignant constamment des réquisitions de leurs meilleurs navires. Voir « 1572 - Memorial de los maestros y pilotos A SM sobre las ventajas que resultaran a su real servicio... », Nav. XXII f°21.

⁴ Voir 1.1.2.

devenait mauvais, son propre poids lui faisait plus de tort que quoi que ce soit d'autre »¹. On voit que la tendance à la surcharge de canons est doublement négative : l'alourdissement rend les navires peu marins et faibles à la voile, ce qui annule l'agilité nautique propre au galion ; mais paradoxalement, l'augmentation de la quantité de pièces ne permet même pas de profiter pleinement d'une puissance de feu supérieure, puisque le navire est si bas sur l'eau qu'il est impossible de sortir la batterie basse sans risquer de prendre l'eau et de couler instantanément².

La solution logique à ce problème, dès lors que l'on refuse de diminuer le nombre de canons, est à la fois d'augmenter la taille des navires, et d'étoffer les lignes des navires sous l'eau pour augmenter leur flottabilité³. Le Prince Royal, lancé en 1610, est un bon exemple de cette tendance de fond.

¹ Sir R. Hawkins à Buckingham, 8 février 1621 ; Michael Oppenheim et K. R. Andrews, *A history of the administration of the Royal Navy and of merchant shipping in relation to the navy from 1509 to 1660 with an introduction treating of the preceding period*, Londres, Temple Smith, 1988, p. 212. Cité par N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea, op. cit.*, p. 386.

² Voir 1.1.3.

³ Mentionnons toutefois que cette évolution n'est pas sans ambiguïtés ni sans débats : une commission royale de 1618 préconise au contraire un allègement des navires, mais échoue à changer la tendance de fond — qui répond aussi à des préoccupations politiques (de prestige naval) plus larges. B. Lavery, *The ship of the line, op. cit.*, p.14 ; R. Gardiner et R.W. Unger (eds.), *Cogs, Caravels and Galleons. The Sailing Ship 1000-1650, op. cit.*, p. 10.



Illustration n°12a

H. Vrooms, v. 1623, *Le Prince Royal — The Arrival at Vlissingen of the Elector Palatinate Frederick V* (détail),

Frans Hals museum, Haarlem

On remarque les dimensions imposantes du navire, ainsi que la hauteur sur l'eau de la première rangée de canons, la deuxième ayant ses sabords fermés.

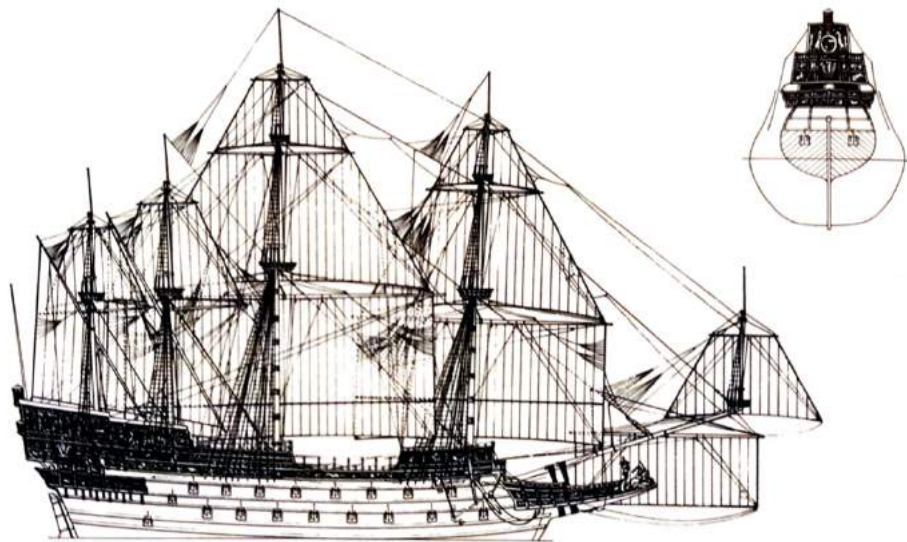


Illustration n°12b.

Modélisation du *Prince Royal*¹

¹ L. Veres et Woodman, Richard, *The Story of Sail*, op. cit., p. 74.

On peut noter que cette augmentation de la taille des navires répond aussi à une logique plus politique de prestige somptuaire pour les souverains, notamment anglais et français : un indice en est le considérable budget consacré aux ornements et décorations du *Prince Royal*, de plus de 1300 livres, soit un huitième du coût total du navire¹. En outre, malgré de nets progrès dans les techniques de construction navale², les problèmes de niveau de flottaison des navires persistent et ne permettent toujours pas de sortir les batteries basses³. Aussi la tendance va-t-elle en s'accroissant, et les années 1630 voient la réalisation de deux véritables mastodontes, dont le plus emblématique est sans aucun doute le *Sovereign of the Seas*, voulu par Charles I^{er} d'Angleterre comme témoignage de sa puissance et lancé en 1637, mesurant 38m de long, et portant plus de 100 canons désormais sur trois ponts⁴.

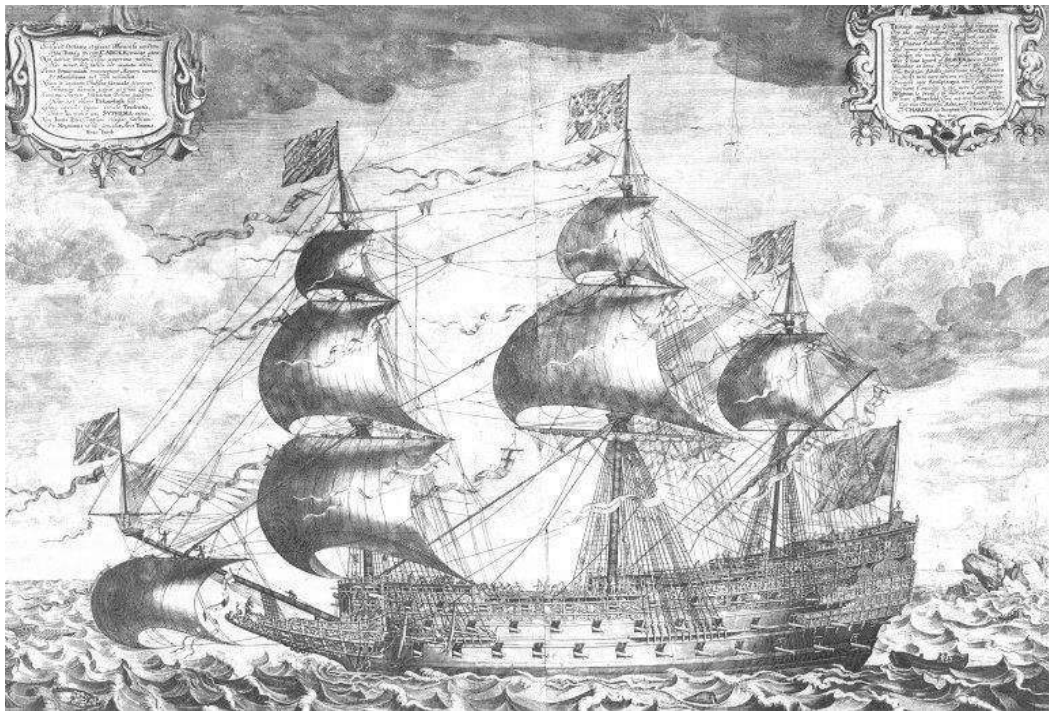


Illustration n°13

Le *Sovereign of the Seas* peu après son lancement — gravure par J. Payne⁵

¹ *Ibid.*

² Notamment la multiplication des traités, qui amène à la géométrisation croissante des prototypes. N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea*, *op. cit.*, p. 388 ; John E Dotson, « Treatises on Shipbuilding Before 1650 » dans Robert Gardiner et Richard W Unger (eds.), *Cogs, Caravels and Galleons. The Sailing Ship 1000-1650*, Londres, Conway Maritime Press, 1994, p. 163, 167-168.

³ C'est ce que révèle le naufrage du *Vasa*, le vaisseau royal suédois qui sombre en 1628 dès son voyage d'inauguration du fait de l'eau qui pénètre dans sa coque par les sabords.

⁴ L. Veres et Woodman, Richard, *The Story of Sail*, *op. cit.*, p. 77 ; N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea*, *op. cit.*, p. 388-389.

⁵ B. Lavery, *The ship of the line*, *op. cit.*, p. 17.

Le prix exorbitant de plus de 65 000 livres consacré à sa construction est permis par des innovations fiscales en Grande-Bretagne¹, mal acceptées dans le pays — et l'ensemble du programme de construction navale dans lequel le navire s'inscrit participe fortement à la grogne fiscale qui mènera à la chute de Charles I^{er}. L'utilité au combat du *Sovereign of the Seas* ne fait pourtant aucun doute (notamment du fait des innovations de son armement en canons²) — et impressionne toute l'Europe au cours de sa mise en action pendant la première guerre anglo-hollandaise, où le navire acquiert le surnom de « diable doré » de la part des Hollandais³. L'entreprise est largement imitée par la France l'année suivante avec la construction de la *Couronne*, vaisseau français voulu par Louis XIII, supérieur en taille au *Sovereign of the Seas* mais légèrement inférieur en nombre de canons (88). Il répond aux tentatives françaises de reconstruction de la Marine royale sous Richelieu, reconstruction qui passe largement par des achats massifs en Hollande⁴, en plus du développement des capacités de constructions en France⁵.

¹ Il s'agit là des *Ship-Money fleet*, initialement présentées comme des obligations de construction navales pour les comtés maritimes anglais, mais qui deviennent rapidement des prélèvements obligatoires, directement consacrés au budget de la Marine, qui augmente ainsi très sensiblement et permet la construction de flottes nouvelles à partir de 1635. N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea, op. cit.*, p. 381-383.

² Celui-ci est armé exclusivement de canons de bronze, mais allégés ; sous la forme d'un modèle nouveau, dénommé *drake*. Voir 1.1.2.

³ N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea, op. cit.*, p. 388.

⁴ CV Duval, « La Marine de Louis XIII et de Richelieu » dans Georges Fournier, *Hydrographie contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation*, Grenoble, Éditions des 4 seigneurs, 1973.

⁵ Alan James, *The Navy and Government in Early Modern France, 1572-1661*, Londres, Royal Historical Society, 2004, p. 53 et sq, 79 et sq, 88.

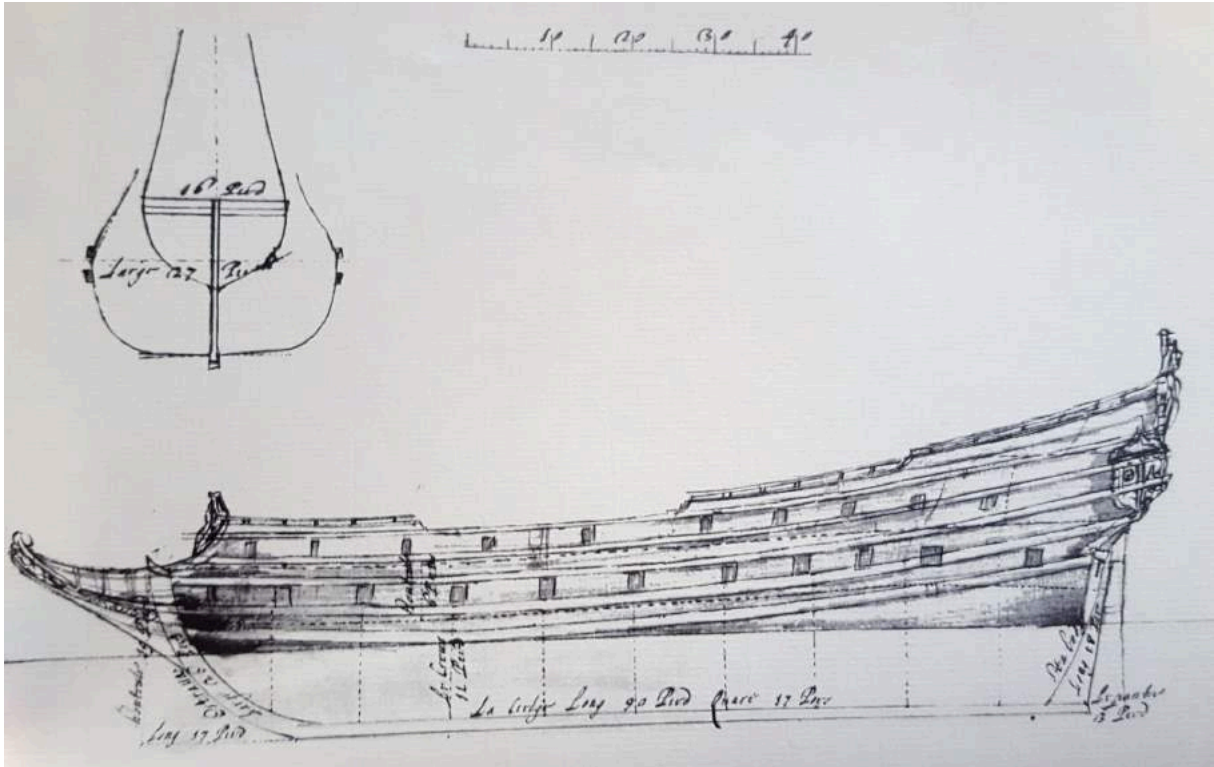


Illustration n° 14

Croquis de la coque de la Couronne¹

Les problèmes sont alors doubles : d'une part, des navires d'une telle taille sont nettement moins manœuvrants que leurs prédécesseurs et ont donc du mal à se tourner progressivement face à l'ennemi en faisant jouer successivement tous leurs canons comme le faisaient les navires à l'époque élisabéthaine — ce qui va forcer à repenser les pratiques d'artillerie embarquée². D'autre part, ces navires se révèlent vulnérables face à des navires plus petits et plus rapides, capables de les harceler et de leur échapper. C'est notamment ce qui se passe avec l'apparition de la frégate dunkerquoise, dès les premières années du XVII^e siècles : dotées d'un profil bas sur l'eau (de deux ponts au maximum)³ et rapide, rappelant celui de la galère (d'ailleurs au début munies de rames)⁴, portant beaucoup de voiles proportionnellement à leur taille, ces frégates commencent à faire des dégâts importants dans la Manche à partir de la décennie 1620

¹ G. Fournier, *Hydrographie*, *op. cit.*

² L'incapacité à faire tirer successivement tous les canons va en effet mener à organiser les pièces en batteries, et diriger vers la bordée. N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea*, *op. cit.*, p. 389 ; N. A. M. Rodger, « The Development of Broadside Gunnery, 1450-1650 », *Mariner's Mirror*, août 1996, vol. 82, n° 3, p. 306-309. Voir 1.1.3.

³ L. G. Carr Laughton, « Gunnery, frigates and the line of battle », *The Mariner's Mirror*, 1928, vol. 14, n° 4, p. 358-360.

⁴ N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea*, *op. cit.*, p. 390.

— où elles atteignent des vitesses incomparables avec les navires anglais chargés de les chasser. Elles profitent d'un compromis nouveau : agissant à relativement courte distance des côtes hollandaises, prévues pour une durée de vie assez limitée, elles peuvent emporter peu de vivres et tout miser sur la vitesse. Cela leur permet aussi de rester à distance des imposants navires anglais de protection dans la Manche, tout en continuant à attaquer et détrousser si besoin des navires marchands moins armés. C'est ce que remarque notamment Nathaniel Boteler dans la décennie 1630 :

Nos voisins les Dunkerquois ont appris à leurs dépens qu'au temps de la Reine Elisabeth, ils ne pouvaient rivaliser avec nous en termes de force à la mer. Et pour remédier à cela et se sauver, ils se sont pourvus de vaisseaux non pas particulièrement forts pour l'essentiel, mais extraordinairement rapides à la voile. D'où vient qu'eux comme les pirates turcs¹ peuvent venir et aller par rapport à nous comme ils le souhaitent, c'est-à-dire qu'ils peuvent s'enfuir quand ils sont en position de faiblesse, et au contraire venir nous engager lorsqu'ils se savent plus forts².

Ces frégates dunkerquoises font ainsi des émules : si la Marine anglaise est prise à cette époque dans le mouvement vers des navires plus imposants et plus prestigieux, leur influence s'en fait tout de même sentir de manière croissante jusqu'à l'adoption de l'architecture générale de la frégate dunkerquoise à partir des années 1647-1648. Les constructeurs anglais augmentent toutefois les dimensions pour des frégates à deux ponts de 64 canons comme le *Speaker* et le *Fairfax* lancés en 1649-1650³. Quant à l'Espagne, les dégâts provoqués par les frégates flamandes ne passent pas inaperçues dès les premières années du XVII^e siècle, et on assiste à des appels répétés à lancer des programmes de construction de frégates sur le modèle flamand jusque dans la décennie 1640⁴.

¹ Il s'agit ici des pirates barbaresques, qui mènent des raids sur les côtes anglaises à partir des années 1610 en provenance notamment du port de Salé. *Ibid.*, p. 350-352.

² Nathaniel Boteler, *Boteler's Dialogues*, Londres, Navy Records Society, 1929, p. 247.

³ On peut toutefois mentionner que malgré l'allègement général qui vient face à l'adoption de la frégate au début de la décennie 1650, on constate par la suite un mouvement de retour et de renforcement de l'avant des navires notamment — voir L.G.C. Laughton, « Gunnery, frigates and the line of battle », art cit, p. 362.

⁴ Il ne semble pas qu'il y ait toutefois eu de programme de construction de frégate dans la péninsule ibérique, mais des frégates flamandes ont bien été commandées et construites sur place pour le roi d'Espagne. David Goodman, *Spanish naval power, 1589-1665: reconstruction and defeat*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997, p. 122-123.

L'éternel débat entre puissance et agilité

Les frégates ne sont toutefois pas unanimement adoptées : au sein de la monarchie espagnole, et du conseil de guerre de Philippe IV, certaines voix se font entendre pour plaider la cause des navires grands et puissants, tant pour leur robustesse au combat que pour leur valeur de prestige pour la couronne¹. Ce qui souligne un point intéressant, et à vrai dire constant de ces questions, qui est la recherche du gabarit idéal, et du compromis adéquat entre vitesse et puissance. Débat à vrai dire infini, et omniprésent chez tous les auteurs s'intéressant à la construction navale, mais dont il faut donner ici une idée au moins rapide. Ainsi, Nathaniel Boteler exprime-t-il le problème de ce moyen terme — à vrai dire constant au cours de la période :

Il y a bien des raisons pour la qualité à la voile d'un navire, comme sa taille et sa grosseur ; car il n'est pas raisonnable d'attendre d'un navire d'un déplacement exceptionnel comme six ou sept cents tonneaux, spécialement s'il est chargé de marchandises comme nos navires de commerce, ou de canons comme nos navires de guerre, qu'il soit aussi bon à la voile dans des conditions normales qu'un autre navire qui est plus fin ou plus léger.²

Boteler exprime clairement le dilemme, et le désir contradictoire entre la volonté de puissance en mer — qui impose, comme on l'a vu, un certain déplacement et une certaine hauteur sur l'eau — et le souci d'agilité et de rapidité à la voile.

La question était en un sens plus claire au début de la période, car c'est bien le désir de puissance sur l'eau qui domine au XVI^e siècle : ainsi Philippe de Clèves recommande-t-il dans les années 1510 que l'amiral prenne « *le meilleur navire et le plus puissant, qui ayt double tillasse s'il est possible* »³, dans un désir de puissance qui se comprend notamment par le souci de disposer d'une certaine masse pour résister à l'abordage. Mais des forces puissantes sont à l'œuvre dès le milieu du siècle comme on l'a vu, le capitaine Iñigo de Lecoya suggérant par exemple dès les années 1570 qu'on élimine « tous les navires chargés jusqu'en haut des mâts, comme on en trouve qui vont aux Indes », et de limiter fortement le tonnage à 450 ou 550 tonneaux même pour les navires principaux d'une flotte « en imposant de graves peines afin que tout cela soit respecté. Ainsi les navires seront meilleurs à la voile, respectant les

¹ *Ibid.*, p. 123.

² N. Boteler, *Dialogues*, *op. cit.*, p. 40.

³ Philippe de Clèves, « *L'instruction de toutes manières de guerroyer sur mer* » : étude critique du manuscrit français 1244 de la Bibliothèque nationale de France, Paris, France, H. Champion, 1997, p. 40.

proportions qu'il convient, et ils seront ainsi plus utiles à la navigation, dans les Flandres comme ailleurs »¹. On trouve toutefois habituellement sur toutes ces questions aussi des avis exactement inverses : début 1581, Don Christobal de Barros donne son avis sur les navires de guerre, qui va dans un sens exactement opposé :

Les navires destinés à la guerre doivent être forts, bons à la voile, et construits avec beaucoup de solidité. Afin qu'ils soient forts, il faut qu'ils soient grands, afin qu'ils puissent porter beaucoup de monde et beaucoup de gros canons, et afin que lorsqu'ils affrontent des navires plus petits, ils puissent les rendre facilement en se battant depuis une position plus élevée. Et qu'en les abordant, du fait de leur force ils puissent les mettre en difficulté et même les couler ; en effet la force va toujours avec la taille des navires, sans que l'on puisse séparer ces deux choses.²

On voit ainsi la divergence de vues, non seulement sur la direction à adopter, mais même sur ce que signifie la qualité à la voile d'un navire, Iñigo de Lecoya s'orientant vers l'affinement et l'allègement des formes, tandis que Christobal de Barros met lui l'accent sur la puissance du navire et de la voilure. On peut souligner qu'aucune des deux options n'est à réellement fausse, la première permettant d'aller plus vite sous des vents légers, et la seconde de résister davantage en cas de gros temps (en plus de la capacité supérieure en canons et en hommes).

Une expérience intéressante de ce point de vue a lieu à la fin des années 1560, lors de l'*adelantado* de Floride, Pero Menéndez de Avilés, fait construire huit « galions » de faible tonnage, combinant voiles et rames, pour servir sur les côtes américaines. Ces navires ne semblent pas avoir eu une très longue durée de vie (notamment en raison de leur bois de construction³), mais se trouvent avoir une influence remarquable sur le temps long de la construction navale espagnole, puisque beaucoup des débats de la fin du XVI^e et du début du XVII^e siècle dans les sources y font référence. Ainsi, le roi ordonne au début des années 1580 de reproduire la construction de ces bâtiments fins et légers, de 230 tonneaux environ⁴, et se

¹ « El Capitan Inigo de Lecoya sobre cosas tocantes al servicio de Vuestra Majestad », AGI Gobierno indiferente 2673. C'est d'ailleurs une plainte souvent reprise : par exemple à la fin du XVI^e siècle, des notables de Séville adressent une lettre au roi suggérant de plafonner les tonnages à 450 tonneaux pour *almiranta* et *capitana* « car à ce tonnage ils sont capables de naviguer en flotte, d'attaquer et de se défendre dans toutes les occasions » ; faute de quoi ils ne deviennent que des navires marchands et sont incapables de suivre les convois. « 1598 — Memorial que en nombre de la Universidad... » Nav. XXIII f°65.

² « 21 mars 1581 — Don Christobal de Barros a SM » ; AGI Gobierno Indiferente, 2661

³ Le bois avait été utilisé alors qu'il était encore vert — ce qui limite très fortement la durée de vie d'un navire.

⁴ « Mars 1581 — Medidas de los galeones que fabrico Pero Melendez », AGI Gobierno Indiferente 2661.

voit opposer une levée de bouclier de la part du même Christobal de Barros (alors superintendant de l'arsenal de Guarnizo en Cantabrie) et de divers constructeurs de navires. Ces derniers soulignent à quel point des navires de cette taille sont peu adaptés tant à la mer qu'au combat : trop étroits, trop encombrés, trop bas sur l'eau pour pouvoir ouvrir facilement leurs *sabords** et pour affronter la houle, qui inonde apparemment le pont dès que le vent forçit. En outre, ils rapportent que :

Pour cette raison [de la faible hauteur de l'entrepont] tant d'hommes étaient forcés de s'y presser que si on avait reçu un coup de canon au combat dans la coque, on n'aurait rien pu faire pour éviter un naufrage, puisque l'intérieur du navire était si embarrassé qu'on n'aurait jamais pu combler le trou fait par le tir avec la rapidité suffisante.

Aussi réaffirment-ils la nécessité d'un gabarit minimal pour des navires destinés à combattre :

Un navire de guerre doit porter beaucoup de voile, d'artillerie et d'hommes, et doit donc être fabriqué très fortement, tant pour affronter les ennemis, que pour pouvoir durer longtemps.¹

L'expérience des galions de Menéndez apparaît donc comme un cas limite dans la réflexion sur les gabarits idéaux des navires : une expérience qui touche aux problèmes concrets de la confrontation entre un projet de navire idéal, léger et agile, et sa réalisation qui laisse entrevoir une concrétisation en décalage avec le projet architectural et structurel.

Encore plus avant dans le XVII^e siècle, le débat reste fortement vivant, les mouvements d'alourdissement des navires de prestige, comme d'allègement sur le modèle de la frégate étant loin de faire l'unanimité de leurs observateurs, comme on l'a vu. On aperçoit ainsi de grandes divergences de philosophie en Angleterre par exemple entre des auteurs aussi proches que Sir Henry Mainwaring et Sir William Monson. Le premier met en effet l'accent sur l'importance de dimensions relativement larges pour un navire² :

* Le *sabord* est une ouverture rectangulaire dans la coque du navire, où se place un canon — afin de placer les pièces d'artillerie le plus bas possible de façon à abaisser le centre de gravité du navire pour plus de stabilité.

¹ « Mars 1581 — Las faltas que tenian los dichos galeones », AGI Gobierno Indiferente 2661.

² Il s'agit ici d'un traité composé entre 1617 et 1619, destiné à la République de Venise afin de représenter les avantages d'un certain nombre de grands navires par rapport à un grand nombre de petits.

L'artillerie des sept navires [pour lequel il détaille l'armement qui lui paraît adéquat], ceux-ci étant petits, ne peut faire que peu de dommage à des grands navires, alors que des grands navires pourraient leur faire beaucoup de mal. [...] Il est très important d'avoir de la place pour les hommes dans un grand navire, car les hommes sont alors plus éloignés les uns des autres, et peuvent mieux se battre. [...] Si les petits navires doivent se trouver à se battre dans un fort vent, les grands navires les écraseraient. Ils ne seraient que peu d'utilité, comme le seraient les navires flamands de la même taille, s'ils rencontraient un grand galion, qui les craindrait à peu près autant qu'une galère craint plusieurs gondoles.¹

Tandis qu'au contraire Sir William Monson souligne à la même époque l'importance de la rapidité et de l'agilité des navires, qu'il identifie même comme le principal atout en mer des Anglais :

Il apparaît de cette expédition [près des côtes espagnoles en 1602], comme de bien d'autres que nous avons accomplies, à quel point les qualités à la voile d'un navire important et sont l'atout principal en mer — et à vrai dire la seule chose sur laquelle nous pouvons compter dans notre guerre contre l'Espagne.²

De ces insistances divergentes sur la puissance ou sur la vitesse des navires, on peut déduire qu'il manque encore, au cours de la période, un véritable consensus sur ce que doit être un navire de guerre, tant dans ses dimensions que dans la philosophie sous-jacente, alternant entre agilité et force. Il existe des projets — par exemple celui de Menéndez, ou ceux du conseil de la marine anglais de 1618 — et des constatations empiriques — qui aboutissent aux constats de déficiences (pour les galions de Menéndez encore) ou de supériorités (pour les frégates hollandaises). Mais pas d'évidence sur ce que doit être un navire, ni sur la direction que cette évolution prend, alternant toujours entre des appels à plus de vitesse, et des éloges de la lourdeur et de la puissance sur l'eau. Notons pour terminer que ce débat est dans une certaine mesure réducteur, puisque les qualités à la voile d'un navire dépendent de nombre d'autres facteurs, comme la nature de la mâture, la répartition du lest, ou encore le profil même de la coque. Il n'en reste pas moins qu'il s'agit là du cadre général de compréhension des acteurs de l'époque, qui y voient une équation à deux facteurs, qu'il s'agit d'ajuster en fonction de l'expérience et des préoccupations de chacun.

¹ G.E. Mainwaring (ed.), *The life and works of Sir Henry Mainwaring*, Londres, Navy Records Society, 1920, vol. I, p. 54.

² « Sir William Monson off the coast of Spain, 1602 », W. Monson, *Naval Tracts*, *op. cit.*, vol. II, p.180.

Mais même en l'absence de consensus, on peut percevoir un mouvement de fond au cours de la période, qui reste tendanciellement celui d'un progrès technique de l'architecture navale, de plus en plus géométrisée¹, orienté vers des navires à la fois plus rapides, et pour certains vaisseaux particulièrement importants, aux dimensions considérables, capables de porter une puissance de feu jusque-là jamais vue. C'est donc là le deuxième terme du paradigme technique de la guerre sur mer au début de l'époque moderne : l'artillerie, dont il nous faut à présent voir en quoi elle progresse tout au long de la période.

¹ Le travail de Michel Daeffler, qui détaille cette évolution, montre toutefois que la construction navale sur plans n'existe pas au cours de la période : « Un plan, au sens actuel, n'existe pas au début du XVII^e siècle. La conception graphique des formes de carène n'apparaîtra qu'un siècle plus tard. Le plan à cette époque est la représentation d'un projet destiné à être présenté devant une commission « d'experts » afin d'être approuvé. Les constructeurs sont incapables de représenter le volume de carène sur le papier. » Michel Daeffler, *Formes de carène et navires de combat: l'invention du vaisseau de ligne en Angleterre (1560-1642)*, Caen, France, Centre de recherche d'histoire quantitative, 2004, p. 8-9. Eric Rieth formule toutefois l'hypothèse que l'on pourrait voir les premiers indices d'une telle conception graphique dans l'œuvre de Matthew Baker, maître constructeur de la reine d'Angleterre à partir de 1572 ; voir Éric Rieth, « Essai d'évaluation des savoirs des constructeurs de navires au XVI^e siècle » dans Martine Acerra (ed.), *Coligny, les protestants et la mer*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 1997, p. 77-78. ; mais Richard Unger date aussi l'époque de la mathématisation et de la construction sur plans de la fin du XVII^e siècle et du début du XVIII^e siècle. Richard W Unger, « Design and Construction of European Warships in the Seventeenth and Eighteenth Centuries » dans Jean Meyer, José Merino et Martine Acerra (eds.), *Les marines de guerres européennes : XVII-XVIII^e siècles*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1985, p. 22-23.

1.1.2. Le perfectionnement de l'armement

Il faut à présent se pencher sur les outils guerriers de ces navires en transformation constante : des canons qui, parce qu'ils se perfectionnent, permettent l'évolution de l'art de la guerre. Il s'agit donc ici de dessiner le paradigme général de l'armement — le *système d'armes*¹ — dans lequel baigne le combat naval de l'époque : tableau qui se veut transversal et englobant parce qu'il est très compliqué, comme on le verra, de reconstituer les armes précises qui se trouvent sur un navire à un moment donné.

L'apparition de l'artillerie en mer

Il faut avant tout remarquer que les armes à feu en général, et les canons d'importance en particulier, sont au début de notre période une technologie déjà présente en mer depuis bien longtemps. L'artillerie embarquée fait son apparition en Occident au cours du XIV^e siècle, grâce à la conjonction de deux facteurs : d'abord l'utilisation de la poudre à canon, qui provient de Chine et se répand en Europe occidentale dès le XIII^e siècle² ; ensuite les progrès des techniques européennes qui rendent possible son utilisation dans des armes à feu — notamment l'apparition de la « forge catalane », permettant de travailler du fer de haute qualité³, ainsi que

¹ La notion de *système d'armes* est une traduction du concept anglais de *weapons system*, qui désigne non seulement une arme en particulier, mais aussi l'ensemble des moyens techniques qui participent à sa mise en œuvre. La notion est particulièrement utile pour ce qui nous concerne, en ce qu'elle permet d'englober tant les armements (en premier lieu les canons) que les outils qui permettent de les utiliser (en l'occurrence les navires). Surtout, elle invite à réfléchir à tous ces éléments comme interdépendants, fonctionnant en système — ce qui est particulièrement adapté dans le cadre de l'artillerie embarquée, qui évolue en même temps que les navires ne s'adaptent pour permettre son utilisation. Jay M. Shafritz, Todd J. A. Shafritz et David B. Robertson, *Dictionary of military science*, Oxford, Facts on file, 1989, p. 493. Voir 1.1.3.

² Les premières traces remontent au moins à 1249, puisque Roger Bacon décrit une recette de poudre à canon dans son *Epistolae de Secretis Operibus Artis et Naturae et de Nullitate Magiae*, alors qu'il se trouve à Paris. Cité par Adrian B. Caruana, *The History of English Sea Ordnance*, Rotherfield, 1997, p. iii-iv. Jorge Vigón, *Historia de la artillería española*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas : Instituto Jerónimo Zurita, 1947, vol. I, p.23 ; John Francis Guilmartin, « Guns and Gunnery » dans Robert Gardiner et Richard W Unger (eds.), *Cogs, Caravels and Galleons. The Sailing Ship 1000-1650*, Londres, Conway Maritime Press, 1994, p. 143.

³ Cette forge catalane, apparue au début du XIV^e siècle, permet de forger du fer à haute température et donc en haute qualité, ce qui a le mérite corollaire de permettre une meilleure résistance à la corrosion — qualité particulièrement appréciable en mer. Cette innovation permet ainsi non seulement l'apparition de canons solides, mais aussi de tout un outillage marin (chevilles, ancres, charnières) plus résistant à des forces importantes, et que l'on peut relier à l'augmentation des tonnages de vaisseaux permettant la navigation océanique. John Francis Guilmartin, « The military revolution in warfare at sea during the early modern era: technological origins, operational outcomes and strategic consequences », *Journal for Maritime Research*, 2011, vol. 13, n° 2, p. 130.

l'amélioration du raffinement du salpêtre, l'ingrédient essentiel de la poudre¹. Il est difficile d'obtenir une date précise de la première apparition effective d'un canon² en mer, mais bien qu'une datation antérieure soit toujours possible, la première utilisation avérée d'une arme à feu à bord d'un navire remonte à 1337-1338 sur un navire anglais, le *All Hallow's Cog*³. On trouve d'autres occurrences au XIV^e siècle, notamment entre flottes anglaise, française et castillane à la bataille de La Rochelle en 1372, ou entre flottes anglaise et flamande à celle de Dunkerque en 1387⁴. Mais il importe ici de retenir le mouvement général d'une augmentation progressive et relativement linéaire des mentions des armes à feu lors des batailles navales et des inventaires de navires de la fin du Moyen Âge⁵.

La question de la nature et de l'aspect de ces canons est un autre problème : malgré la rareté des descriptions, les auteurs s'étant intéressés à cette question⁶ semblent converger autour de l'idée que les premières pièces embarquées devaient être légères, probablement sous la forme de tubes, composés de barres de fer forgé. Ces barres auraient été disposées en cercle, de manière à composer un tube autour d'un mandrin⁷, puis soudées et maintenues par des cerclages de fer à l'extérieur⁸. Cette pièce (la volée) — qui constitue essentiellement un cylindre de fer

¹ Notamment sa fabrication à partir de nitrate de potassium et non de nitrate de calcium, ce dernier étant hautement hydrophile, et donc peu propice à une utilisation dans un milieu humide comme la mer. *Ibid.* ; Emmanuel de Crouy-Chanel, *Canons médiévaux : puissance du feu*, Paris, REMPART, 2010, p. 18-22.

² Sauf précision particulière, on emploiera ici le terme de canon au sens large, c'est-à-dire comme une pièce d'artillerie de calibre important, utilisant de la poudre ; et non dans le sens strict des nomenclatures d'époque, à savoir la plus grande pièce à chargement par la bouche de l'éventail des pièces d'artillerie.

³ Kelly De Vries, « The Effectiveness of Fifteenth-Century Shipboard Artillery », *The Mariner's Mirror*, 1998, vol. 84, n° 4, p. 389-390.

⁴ Jean Froissart, *Oeuvres de Froissart*, Bruxelles, V. Devaux, 1870, vol. VIII, p.123-140 ; Adolphe Hocquet (ed.), *Croniques de Franche, d'Engleterre, de Flandres, de Lile et spécialement de Tournay*, Mons, Dequesne, 1938, p. 113-114. Cité par K. De Vries, « The Effectiveness of Fifteenth-Century Shipboard Artillery », art cit, p. 390.

⁵ Les navires les plus prestigieux du XV^e siècle étaient ainsi pourvus de canons — comme le *Grace Dieu* d'Henri V d'Angleterre, portant 4 canons ; et on constate même une généralisation de ce type d'armes sur les navires de la flotte bourguignonne par exemple, dès les années 1440. C.G Roelofsen, « L'évolution de la flotte "Bouguignonne" aux XV^e et XVI^e siècles: quelques remarques sur l'introduction du canon dans la guerre maritime et son influence », *Publication du centre européen d'études bourguignonnes*, 1986, n° 26, p. 88-89 ; Jacques Paviot, *La politique navale des ducs de Bourgogne : 1384-1482*, Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires de Lille, 1995, p. 48-49, 283-302. Cités par K. De Vries, « The Effectiveness of Fifteenth-Century Shipboard Artillery », art cit, p. 390.

⁶ A.B. Caruana, *The history of English Sea Ordnance, op. cit.*, p. 6-7 ; Jan Glete, *Warfare at sea, 1500-1650: maritime conflicts and the transformation of Europe*, Londres, Routledge, 2000, p. 21 ; Alexandra Hildred (ed.), *Weapons of warre: the armaments of the Mary Rose*, Portsmouth, Mary Rose Trust, 2011, vol. I, p.140.

⁷ Un mandrin est un moule autour duquel on usine un objet métallique pour lui donner sa forme.

⁸ En effet, le fer forgé est travaillé selon le processus traditionnel de chauffe, martelage et pliage, qui élimine progressivement les scories présentes dans le minerai de fer, et donne donc un matériau malléable et capable d'être travaillé. De tels tubes peuvent donc être joints, puis renforcés à l'extérieur par des cerclages de fer que l'on chauffe pour les resserrer autour des tubes et ainsi les solidifier. Il est en revanche nettement plus difficile de fondre ce type de fer, pauvre en carbone, pour le verser dans un moule (contrairement à celui utilisé pour la fonte). Sur tous

forgé monté sur châssis, et ouvert à ses deux extrémités — était donc chargé par la culasse, avec des recharges en forme de pots de fer (la chambre), que l'on chargeait de poudre et du projectile, destinés à être insérés dans la partie inférieure du cylindre.

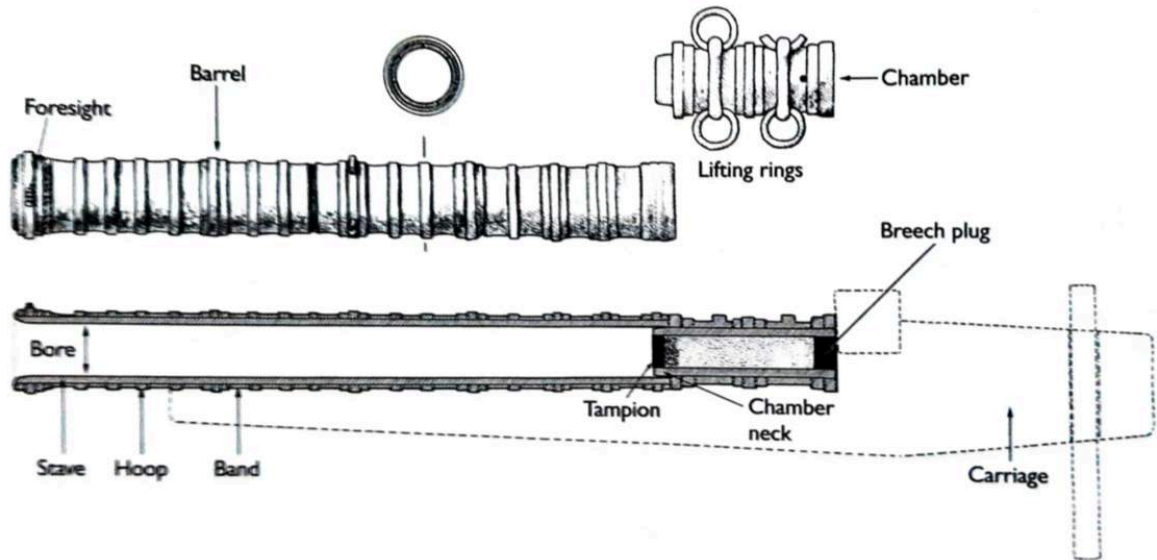


Illustration n° 15

Anatomie d'un canon en fer forgé¹

Notons l'existence d'une pièce à part, la chambre, sensiblement du même diamètre et de la même fabrication que la volée, contenant la poudre et le boulet et que l'on insère à l'arrière du fût.

ces processus de métallurgie du canon en fer forgé, voir A. Hildred (ed.), *Weapons of warre, op. cit.*, vol. I, p.130-131. Pour le processus de reconstitution d'une pièce, à partir d'une étude matérielle précise d'un canon retrouvé, voir *Ibid.*, p. I, 272 et sq.. Pour le cas espagnol, voir J. Vigón, *Historia de la artillería española, op. cit.*, vol. I, p.55-57.

¹ A. Hildred (ed.), *Weapons of warre, op. cit.*, vol. I, 130.

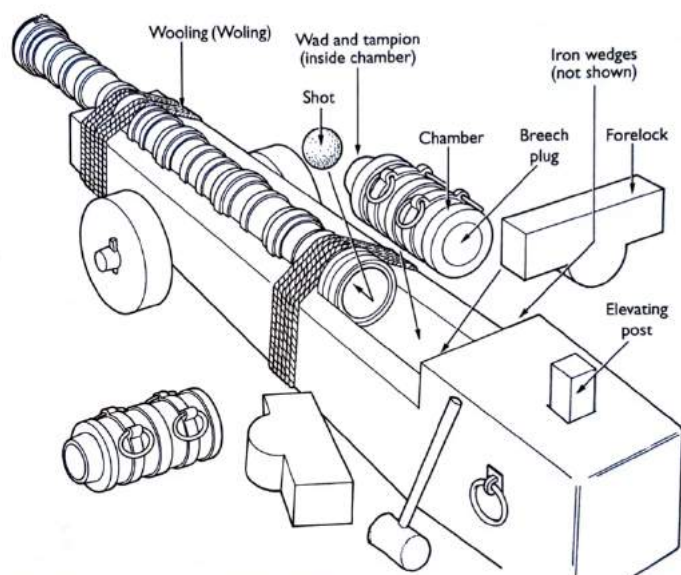


Figure 3.4 Components of wrought iron gun on carriage

Illustration n°16

Mise en place et utilisation d'un canon en fer forgé¹

On remarque que l'arrière de la chambre repose sur le châssis en bois du canon, puis celle-ci est ajustée à l'aide de coins de bois. On note aussi qu'il est possible de préparer plusieurs chambres chargées à l'avance — ce qui augmente la rapidité de rechargement.

Ces pièces peuvent atteindre des dimensions respectables — les principales, appelées *basilisks*, vont jusqu'à sept mètres de long et cinq tonnes² ; mais sont nécessairement limitées dans leur puissance par le système de chargement. En effet, la chambre détachable ne reposant que sur la butée du châssis en bois du canon, la puissance de feu ne pouvait monter au-delà de la résistance de cette dernière pièce. Autrement dit, on ne pouvait mettre plus de poudre dans la charge que ce que la pièce de bois soutenant cette partie amovible pouvait soutenir. Ce type de canon était donc limité à des projectiles ne demandant qu'une quantité de poudre restreinte, relativement légers: de la mitraille, ou éventuellement des boulets de pierre moins lourds que les boulets en fer³.

¹ *Ibid.*, p. I, 135.

² Selon N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea, op. cit.*, p. 206. Les canons en fer forgé retrouvés sur l'épave de la *Mary Rose* sont toutefois plus modestes — quoiqu'imposants : le seul dont le fût a pu être pesé séparément pèse ainsi 421 kgs (pour 2,4 m de long et 30 cms de diamètre extérieur). Une reproduction effectuée en 1988 d'un des canons retrouvés sur l'épave (de gabarit similaire) aboutit à une pièce d'1,1 tonne tout compris avec son chariot — ce qui est imposant mais relativement modeste en comparaison des pièces de bronze, qui pèsent plus du double pour des calibres comparables, et plus de 3 tonnes pour la plus lourde au sein de l'épave. A. Hildred (ed.), *Weapons of warre, op. cit.*, vol. I, 142.

³ G. Parker évoque une charge maximale de 4 livres pour ce type de pièce. N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea, op. cit.*, p. 206, A.B. Caruana, *The history of English Sea Ordnance, op. cit.*, p. 6 ; G. Parker, *La révolution militaire, op. cit.*, p. 118. La liste des canons en fer forgé retrouvés sur l'épave de la *Mary Rose* montre ainsi que

Pour pouvoir intégrer des projectiles plus lourds et plus dangereux, la construction de canons s'est donc orientée vers des pièces plus solides, fermées au niveau du cul — c'est-à-dire fondues en une seule pièce, et plus lourdes. Si cet alourdissement a pu apparaître comme un réel problème à terre, l'avantage du combat en mer est que l'inflation des poids et des calibres est relativement peu problématique sur un navire. Comme le remarque Jan Glete, « Les problèmes pratiques pour armer un vaisseau ou une galère avec des canons lourds sont moins importants que de déplacer de tels canons sur terre : le navire est lui-même un moyen de transport naturel pour de telles pièces si une voie d'eau est praticable »¹. La construction de telles pièces, plus résistantes et plus imposantes, a donc du sens ; et cette évolution devient notamment possible grâce à la maîtrise de la fonte de canons au bronze — adaptée de l'art des fondeurs de cloches² — qui permet de produire des pièces lourdes et solides, dont le chargement s'effectue désormais par la gueule. Cette évolution est toutefois loin d'être universelle dans l'Atlantique du début de l'époque moderne, essentiellement pour des raisons d'approvisionnement matériel : en l'absence globale en Europe de ressources abondantes en cuivre (qui est le principal élément de l'alliage qu'est le bronze), seuls la France, l'Etat bourguignon puis l'Empire ottoman peuvent développer des centres de production de canons en bronze³ de qualité avant la fin du XVe siècle⁴. C'est ensuite dans les années 1520 à 1550 seulement que se répand la technique de fonte du bronze : en Angleterre par exemple, avec le recrutement de fondeurs qualifiés en

tous les plus grands d'entre eux (*port pieces*) correspondent à des boulets de pierre — l'un d'entre eux, retrouvé dans le canon, a un diamètre de 16 cm et pèse 6 kg. A. Hildred (ed.), *Weapons of warre, op. cit.*, vol. I, 142, 272, 286. Il faut remarquer qu'un boulet de pierre, quoique moins dense (et donc moins lourd) qu'un boulet de fer pouvait faire des dégâts significatifs, notamment à courte distance (par exemple en endommageant suffisamment la coque ennemie pour projeter des échardes mortelles sur l'équipage) — et leur utilisation perdurera jusqu'à la fin du XVI^e siècle, moment où la baisse drastique du prix du fer éloignera définitivement les boulets de pierre. N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea, op. cit.*, p. 206. Une comparaison des pouvoirs destructeurs des deux types de projectiles par reconstitution a été faite autour du chantier de la Mary Rose, montrant malgré tout une différence remarquable dans la vitesse du projectile et donc dans les dégâts produits — en faveur du boulet en fer. A. Hildred (ed.), *Weapons of warre, op. cit.*, vol. I, 127-129.

¹J. Glete, *Warfare at sea, 1500-1650, op. cit.*, p. 22. Vigón remarque pareillement : « Il est naturel que l'on ait rapidement pensé à utiliser la nouvelle arme à bord des navires, d'autant que son adaptation pour cet usage ne requerrait aucune modification ». J. Vigón, *Historia de la artillería española, op. cit.*, vol. I, 84.

²N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea, op. cit.*, p. 213.

³ Les proportions peuvent varier à la marge, mais le bronze est généralement composé d'au moins 90% de cuivre, le reste étant composé très majoritairement d'étain (qui rend l'alliage plus malléable) et de divers sous-produits résiduels (arsenic, plomb, nickel, etc.). A. Hildred (ed.), *Weapons of warre, op. cit.*, vol. I, 117.

⁴ Certains canons en bronze étaient toutefois apparus en Europe occidentale au XV^e siècle (les « coulevrines » au siège de Compiègne de 1430 par exemple), mais en nombre restreint ; et les sources sont souvent peu explicites sur le matériau de la pièce. E. de Crouy-Chanel, *Canons médiévaux, op. cit.*, p. 73, 90-96, 101-104 ; J. Glete, *Warfare at sea, 1500-1650, op. cit.*, p. 21 ; N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea, op. cit.*, p. 213 ; A.B. Caruana, *The history of English Sea Ordnance, op. cit.*, p. 5.

Flandres et en Italie par Henri VIII¹. Le même phénomène est à l'œuvre en ce qui concerne la monarchie espagnole, qui recrute dès l'époque des Rois catholiques des maîtres fondeurs allemands pour venir produire des pièces de bronze en Espagne. Puis la tendance s'accroît lors du règne de Charles Quint, qui peut profiter de ses domaines en Europe du nord pour favoriser une telle immigration de travailleurs qualifiés en Espagne, quand il ne produit pas directement les pièces sur place². De telles pièces deviennent alors relativement faciles à produire, et peuvent projeter des boulets en fer plus destructeurs que les projectiles en pierre : c'est là le paradigme général du système d'armes qui marquera de son empreinte les champs de bataille de l'Atlantique. Ces canons présentent toutefois un important problème de coût : fabriquer de telles pièces demande un investissement considérable³, et celles-ci se retrouvent donc transportées et transférées de campagne en opération, aucune puissance européenne ne disposant de suffisamment de canons pour pouvoir les laisser en place sur des navires⁴. Cette instabilité a des conséquences sur la précision de leur maniement : chaque pièce étant à peu près unique dans ses dimensions, leur mobilité et leur circulation impliquent que les artilleurs chargés des les manier sur les navires sont obligés de réapprendre leurs caractéristiques et leurs capacités à chaque fois — ce qui gêne l'apparition d'un savoir-faire solide à ce stade⁵.

C'est seulement avec le développement de la fonte en fer (et non plus en bronze) que les canons ont pu se généraliser à grande échelle. Cette fonte implique un type de fer plus riche en carbone que le fer forgé (2% contre 0,1%), ainsi que des techniques de métallurgie plus avancées que la fonte au bronze (notamment en termes de température), mais un certain nombre de facteurs poussent au développement de cette technique dans les années 1540 en Angleterre⁶,

¹ Le cuivre est alors importé, mais plus les canons. Ce n'est que sous le règne élisabethain que des mines de cuivre seront découvertes en Angleterre. N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea, op. cit.*, p. 213.

² Les principaux endroits de production de pièces d'artillerie dans l'Empire sont alors Malaga (depuis la fin du XVe siècle), Barcelone, Burgos, La Corogne et Malines dans les Flandres. J. Vigón, *Historia de la artillería española, op. cit.*, vol. I, 220-221, 308-313, 319-321 ; Brice Cossart, *Les artilleurs et la Monarchie catholique : fondements technologiques et scientifiques d'un empire transocéanique*, Thèse, European University Institute, Florence, 2016, p. 101-103.

³ La généralisation des canons en bronze entraîne une hausse de la production de cuivre dans les centres de production d'Europe centrale (Hongrie, Tyrol, Bohême, Saxe), mais celle-ci est moins rapide que la croissance de la demande, d'où une hausse tendancielle du prix. A. Hildred (ed.), *Weapons of warre, op. cit.*, vol. I, 21-22.

⁴ D. Goodman, *Spanish naval power, op. cit.*, p. 145 ; C.R. Phillips, *Six galleons for the king of Spain, op. cit.*, p. 91.

⁵ Voir 1.1.3.

⁶ En particulier, l'abondance du minerai de fer sur l'île contraste avec la nécessité d'importer le cuivre depuis le continent, qui impliquait une grande dépendance par rapport à l'approvisionnement étranger. N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea, op. cit.*, p. 213 ; J. Glete, *Warfare at sea, 1500-1650, op. cit.*, p. 22 ; J.F. Guilmartin, « Guns and Gunnery », art cit, p. 149.

le premier canon en fer étant fondu en 1543 après quelques années d'expérimentation. Or le prix de construction d'une pièce d'artillerie fondue en fer se révèle très significativement plus bas que le prix d'une pièce en bronze — cinq à dix fois moins cher — ce qui permet donc d'augmenter les quantités de canons embarquées¹. Cela n'est toutefois pas sans un grand nombre d'inconvénients : en premier lieu, le fer est difficile à fondre, demandant une température plus élevée que le bronze pour parvenir à l'état liquide². Surtout, il est particulièrement difficile à fondre sans défauts, lesquels ne sont pas toujours visibles et mettent en danger la solidité du canon — d'autant que l'acide sulfurique émis par l'explosion de la poudre noire corrode le fer³. Ce qui fait que les risques dans le maniement sont exponentiellement plus élevés pour ceux qui manipulent la pièce en fer : un canon en bronze aura tendance à gonfler au point de faire apparaître des bulles aux endroits de fragilité de la pièce — puis à se fendre avant enfin d'exploser, tandis qu'un canon en fer peut tout à fait exploser sans signes avant-coureurs et sans crier gare, en tuant et blessant sévèrement tous les hommes qui se trouvent autour⁴. Enfin, le fer est aussi sensiblement plus lourd, ce qui aboutit, à dimensions constantes, à des pièces moins denses et donc moins solides, ou à des pièces plus lourdes et donc plus difficiles à manipuler pour les artilleurs⁵. Malgré tous ces défauts, l'attrait

¹ N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea, op. cit.*, p. 214 ; C.M. Cipolla, *Guns and sails in the early phase of European expansion, 1400-1700, op. cit.*, p. 42.

² Un bronze fait de 90% de cuivre et de 10% d'étain (la proportion la plus courante) a un point de fusion théorique en deçà de 1000°C, tandis que la fonte de fer devient liquide au moins 200°C plus chaud — entre 1150 et 1200°C. Il faut toutefois garder en tête que ces températures ne sont qu'indicatives, et que fondre en une seule fois des pièces de taille considérable implique des températures considérablement plus élevées afin de s'assurer que les métaux ne se solidifient pas trop vite : ainsi la reproduction d'un canon en bronze par l'équipe du chantier de la *Mary Rose* n'a-t-elle pu être réussie qu'à une température de métal de 1150°C. A. Hildred (ed.), *Weapons of warre, op. cit.*, vol. I, 117-122.

³ Adrian Caruana remarque ainsi que la corrosion maximale a lieu à l'endroit de la combustion, c'est-à-dire vers le cul de la pièce. L'épaisseur de métal s'y trouve donc réduite « *créant une zone de fragilité à l'endroit précis où cela était le plus indésirable* ». A.B. Caruana, *The history of English Sea Ordnance, op. cit.*, p. 13 ; N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea, op. cit.*, p. 214.

⁴ N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea, op. cit.*, p. 214. Voir par exemple *Histoire générale de ce qui s'est passé entre les armées navales de France et celles des Rochelois, ès côtes de Poictou, rivières de Bordeaux et Charente, ès combats de M. de Guyse, depuis le mois d'août de l'année mil six cent vingt-un jusques à la publication de la paix au mois de novembre mil six cent vingt-deux. Extrait sur les journaux de l'amiral des vaisseaux rochelais, par un discours plus étendu*, s.l., 1624, p. 13. On y trouve le récit lors de la bataille du pertuis breton de 1622 de l'explosion d'un canon rochelais, qui crève et blesse les cinq soldats qui se trouvent autour. Voir aussi *l'Itinerario* d'Escalante de Mendoza, en 1575, qui recommande même de se débarrasser de tous les canons de fer et de s'en tenir au bronze — ce qui est confirmé par le compte-rendu d'un examen d'artilleur espagnol des mêmes années. J. de Escalante de Mendoza, *Itinerario de Navegación, op. cit.*, p. 44. Voir aussi « *Années 1570-1580 - Las preguntas que hizo Andres de Spinosa Artillero mayor por su Magestad á un discipulo...* » Nav. XXII f°143

⁵ À calibre constant, il est ainsi fréquent d'avoir des canons en fer 20% plus lourds, même si la proportion d'un double de poids est parfois évoquée, notamment par D. Goodman, *Spanish naval power, op. cit.*, p. 148. Voir A.B. Caruana, *The history of English Sea Ordnance, op. cit.*, p. vii, 15 ; Robert Gardiner, « *Fittings for Wooden Warships, Part III : Guns* », *Model shipwright*, 1979, n° 20, p. 338-353 table n°8 ; John Francis Guilmartin, « *The Guns of the Santissimo Sacramento* », *Technology and Culture*, 1983, vol. 24, n° 4, p. 28. Le problème de

économique du fer demeure le facteur déterminant, et pousse vers une généralisation de la production de canons en fonte de fer. Le résultat est l'apparition d'une industrie significative : en 1574, on compte 52 fournaies et 58 forges en Angleterre, qui peuvent produire de tels canons en fer¹. En résumé, on peut donc distinguer un double phénomène au cours de la période : d'une part, l'évolution vers des canons plus lourds et plus puissants, fondus d'une seule pièce et chargés par la gueule, pour des raisons de performance au tir. De l'autre, l'évolution tendancielle vers la production de canons en fer, pour des raisons essentiellement économiques — évolution qui se produit en premier et le plus rapidement en Angleterre, le reste des nations européennes n'accédant à la fonte des canons en fer qu'au cours du XVII^e siècle².

Il convient toutefois de remarquer qu'il ne s'agit pas d'une évolution linéaire ou d'une succession de révolutions, qui ferait passer l'artillerie du canon en fer forgé au canon en fonte, en passant par le stade intermédiaire du bronze. En effet, tous ces canons coexistent au même moment et sur les mêmes navires pendant toute la période, pour plusieurs raisons. Tout d'abord, l'investissement considérable que représente un canon (quel que soit son type) invite à le rentabiliser au maximum, et donc à le conserver tant qu'il fonctionne — d'où une grande inertie du changement des types de canons tout au long de la période. Un navire comme la *Mary Rose* comporte ainsi logiquement peu de canons en fonte (étant donné que la fonte en fer n'est maîtrisée que depuis quelques années au moment de son naufrage en 1545), mais aussi relativement peu de canons en bronze, et une très grande majorité de canons en fer forgé, bien que cette technique soit déjà nettement datée par rapport au bronze : sur 91 canons listés puis retrouvés, on n'en compte que 15 en bronze, et 4 en fonte (de très petit calibre)³. En 1546, les *Anthony's Rolls* qui établissent l'état des pièces de toute la flotte anglaise, montrent que cette proportion se retrouve à l'échelle de l'ensemble des forces britanniques, puisqu'ils font état de

maniement de canons trop lourd est par ailleurs très réel, les artilleurs souffrant régulièrement d'hernies (parfois désigné comme « *burst belly* »), A.B. Caruana, *The history of English Sea Ordnance*, *op. cit.*, p. 15.

¹ N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea*, *op. cit.*, p. 214.

² Les Pays-Bas y parviennent autour de 1600 — et vendent d'ailleurs tant les canons que ce savoir-faire à l'étranger (notamment aux ennemis de l'Espagne). La monarchie espagnole se lance quant à elle directement en 1622 avec la construction de la fonderie de Liérganes, près de Santander, par un contrat avec un artisan liégeois. Ce développement arrive ainsi à la fonte efficace de canons en fer au cours des années 1630 — mais de manière très temporaire, la monarchie espagnole ne réussissant pas à assurer la transmission de ces savoir-faires à une génération suivante. D. Goodman, *Spanish naval power*, *op. cit.*, p. 147 ; J.F. Guilmartin, « The Guns of the Santissimo Sacramento », art cit, p. 28 ; N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea*, *op. cit.*, p. 214 ; J. Glete, *Warfare at sea, 1500-1650*, *op. cit.*, p. 23.

³ A. Hildred (ed.), *Weapons of warre*, *op. cit.*, vol. I, 130, 291.

256 canons de bronze et 35 en fonte sur un total de 2008 pièces, le restant étant des canons de fer forgé¹. Un inventaire de 1589 de la Tour de Londres montre toujours davantage de canons en bronze et en fer forgé qu'en fonte — et ce n'est que dans un inventaire de 1617 que la proportion semble s'égaliser — plus de 70 ans depuis la maîtrise des techniques de fonte du fer donc². Enfin, la fouille de l'épave du *Santíssimo Sacramento*, navire portugais lancé en 1653 et coulé au large de Salvador en 1668, révèle 26 canons en bronze sur un total de 42 pièces d'artillerie, certains étant clairement datables du milieu du XVI^e siècle³. Cela indique la durabilité de ces pièces de bronze de qualité, que l'on cherche à conserver sur plus d'un siècle et que l'on n'hésite pas à mettre en place sur un navire récent. Comme le remarque J.F. Guilmartin dans son article sur l'épave *Santíssimo Sacramento*, « cela contredit l'idée généralement soutenue que la technologie avance à un rythme stable et linéaire »⁴ — et montre que les canons sont des objets voués à demeurer et à être réutilisés tant que cela est possible et raisonnable.

Une autre raison de la coexistence de ces trois types de pièce est qu'ils possèdent des avantages et des défauts complémentaires :

- On l'a vu, les canons en fer forgé chargés par la culasse ne peuvent dépasser une certaine charge de poudre pour des raisons de solidité⁵, mais ils présentent l'avantage d'une grande facilité de manipulation (en raison de leur faible poids⁶) et d'une remarquable rapidité de recharge, puisqu'il est possible de préparer plusieurs charges amovibles à l'avance, tandis que charger un canon par la gueule demande une opération longue et ardue⁷.

¹ A.B. Caruana, *The history of English Sea Ordnance*, *op. cit.*, p. 6.

² A. Hildred (ed.), *Weapons of warre*, *op. cit.*, vol. I, 132, 292. Brice Cossart montre dans son étude d'un échantillon de 3200 pièces de la fin du XVI^e siècle la présence encore notable de pierriers (211 pièces), d'un calibre équivalent à des pièces moyennes — qui paraissent appréciées par les artilleurs. S'il ne précise pas la morphologie de ces pièces, il paraît raisonnable de supposer qu'une bonne partie au moins étaient en fer forgé — mode de fabrication plus rentable pour des armes qui tirent des projectiles n'exigeant pas une charge de poudre importante. B. Cossart, *Les artilleurs et la Monarchie catholique*, *op. cit.*, p. 28.

³ J.F. Guilmartin, « The Guns of the Santíssimo Sacramento », *art cit.*, p. 24.

⁴ *Ibid.*, p. 42.

⁵ Ce qui pose aussi des problèmes de fiabilité dans l'usage : Garcia de Palacio déconseille ainsi ce type de pièce, les qualifiant de « matahombres », *tueurs d'hommes* — au sens des hommes qui les manipulent. Diego García de Palacio, *Instrucción náutica*, Madrid, Museo Naval, 1993, f^o 221.

⁶ A. Hildred (ed.), *Weapons of warre*, *op. cit.*, vol. I, 136.

⁷ Voir 1.1.3, Alonso de Chaves, *Quatri partitu en cosmografía práctica, y por otro nombre Espejo de Navegantes*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1983, p. 382. On peut mentionner que cette rapidité de rechargement peut expliquer aussi la persistance de production de canons à chargement par la culasse, notamment en bronze, qui — quoi qu'apparemment limitée quantitativement — est avérée jusque dans les années 1560 en Angleterre. A.B. Caruana, *The history of English Sea Ordnance*, *op. cit.*, p. 32-33.

- De la même manière, les canons en bronze, quoique coûteux, se révèlent remarquablement durables et solides — ainsi que relativement moins lourds et plus maniables que ceux en fonte ; en plus d’avoir l’avantage appréciable de pouvoir être refondus à peu près sans limite si des défauts apparaissent¹. Ils sont aussi plus répandus à l’échelle européenne en raison du retard du reste des nations sur le savoir-faire anglais en fonte du fer, qui ne sera rattrapé qu’au cours du XVIIe siècle — et même à ce moment-là, de sérieuses objections apparaissent à l’usage de la fonte, notamment de la part des artilleurs qui préfèrent le bronze jusqu’à la fin de la période².

- Enfin, les canons en fonte sont certes lourds et dangereux. Mais ils chauffent moins que les canons en bronze, et offrent d’une manière générale la possibilité de déployer une puissance de feu importante en raison de leur faible coût³.

On peut apercevoir cette coexistence de trois générations techniques différentes dans le fait qu’entre 1568 et 1582, l’*Ordnance Board* anglais chargé de la gestion de l’artillerie royale, achète, sur un total de 2 427 canons, l’immense majorité selon les techniques les plus anciennes, alors que l’Angleterre est la seule nation européenne à savoir produire des canons en fonte : 1703 des acquisitions sont en fer forgé, 937 en bronze et 417 seulement en fonte — ce qui montre la persistance des techniques anciennes, et la cohabitation durable de différents types de pièces dans une même flotte et sur de mêmes navires⁴.

¹ A.B. Caruana, *The history of English Sea Ordnance*, *op. cit.*, p. 33.

² Malgré la fonderie de Liérganes, la production de canons espagnole est ainsi résolument orientée vers le bronze : en 1646 encore, la *Junta de Armadas* appelle à la production de mille canons en bronze — seulement arrêtée dans ce projet par le manque de fonds, et surtout les difficultés d’approvisionnement en cuivre. Ces dynamiques pourraient favoriser l’émergence des pièces en fonte, mais Brice Cossart montre que les pièces en fonte de fer sont encore quasiment absentes à la fin du XVI^e siècle, si ce n’est pour de très petits calibres. Les artilleurs tendent par ailleurs à se plaindre de la moindre résistance de la fonte par rapport au bronze dans les climats chauds et humides des tropiques. D. Goodman, *Spanish naval power*, *op. cit.*, p. 148-149 ; B. Cossart, *Les artilleurs et la Monarchie catholique*, *op. cit.*, p. 28-29.

³ On peut noter que cette alternative provoque une polémique très active au sein des écrits théoriques sur l’artillerie, et se poursuit longtemps en Espagne — jusqu’au XIX^e siècle même — entre *aceristas* (partisans du fer) et *broncistas* (partisans du bronze). J. Vigón, *Historia de la artillería española*, *op. cit.*, vol. I, p.325.

⁴ Cité par N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea*, *op. cit.*, p. 314. Les armes en fer forgé sont presque exclusivement de petit calibre — mais le fait que l’appareil étatique anglais continue d’insister sur l’achat de ces armes montre tout de même qu’il s’agit d’une technique qui apparaît tout sauf obsolète.

Les pièces principales

Les matériaux utilisés étant cernés, il convient à présent d'étudier les types de pièces d'artillerie que l'on peut trouver sur un navire atlantique de la période. Il faut avant tout poser de grandes limites à l'exercice que nous allons développer à présent, en remarquant que la nomenclature des pièces d'artillerie est tout sauf un art exact, en une période où la production des canons n'est absolument pas standardisée (notamment entre les différents centres de production)¹, et où les noms apposés sur les pièces que l'on retrouve dans les inventaires le sont le plus souvent *a posteriori* par les artilleurs eux-mêmes² — notamment par souci fonctionnel, c'est-à-dire pour se repérer sur les calibres de boulets qu'elles peuvent tirer. En d'autres termes, il ne faut pas chercher ici de catégories absolues ; et même celles que nous reproduisons sont souvent très disparates : ainsi, dans l'échantillon étudié par Brice Cossart sur plus de 3000 pièces datant de la fin du XVI^e siècle, l'appellation « *cañon* » recouvre des calibres allant de 18 à 150 livres³. Les différentes classes permettent toutefois d'appréhender sommairement la philosophie sous-jacente aux différentes pièces disponibles⁴.

Les plus imposantes pièces de bronze (puis par la suite de fonte⁵) sont de deux types : d'une part, des pièces courtes et de calibre important généralement appelés canons (*cannons* ou *cañones*) ; de l'autre, des pièces plus longues et moins larges, dénommées coulevrines (*culverins* ou *culebrinas*). Le premier type est relativement fréquent à terre, servant notamment en batterie pour abattre les murs des forteresses, mais est assez rare sur les navires atlantiques — contrairement aux galères où il sert de pièce de proue. L'éventail des calibres est extrêmement large comme on l'a mentionné (de 18 à 150 livres), quoique l'essentiel des pièces

¹ Jorge Vigón insiste ainsi très fortement sur « l'anarchie haute en couleur » qui domine dans l'artillerie espagnole au XVI^e siècle notamment, « le système — ou plutôt l'absence de système » amenant chaque fondeur de pièces en bronze à donner des caractéristiques et de dimensions qui lui sont propres à chaque canon, qu'il peut être amené à désigner de noms variables et ne répondant absolument pas à un impératif de standardisation à l'échelle de la monarchie espagnole. J. Vigón, *Historia de la artillería española, op. cit.*, vol. I, p. 220.

² On compte ainsi nombre d'instructions ordonnant aux artilleurs de tenir une liste précise des pièces qu'ils ont sous leurs responsabilités, afin d'avoir les calibres et les charges de poudre adéquates clairement en tête. « 1597 — Instruccion del Adelantado de Castilla, Capitan general de las Galeras de España y del Armada del Mar Oceano... » Nav. XXIX f^o2

³ B. Cossart, *Les artilleurs et la Monarchie catholique, op. cit.*, p. 19-21 ; J. Glete, *Warfare at sea, 1500-1650, op. cit.*, p. 24.

⁴ On trouvera une classification plus détaillée — mais globalement semblable — dans la somme de J. Vigón consacrée à l'artillerie espagnole dans son ensemble. L'absence de correspondance entre cette grille précise et les noms de pièces que l'on retrouve en mer, ainsi que les incohérences au sein de ces catégories selon Vigón lui-même, invitent toutefois à la laisser de côté dans cette étude pour clarifier autant que possible le tableau d'ensemble. J. Vigón, *Historia de la artillería española, op. cit.*, vol. I, p. 225 et sq.

⁵ Les pièces de fonte seront en effet construites selon les mêmes types que les pièces de bronze

tire des boulets entre 30 et 60 livres ; et on peut généralement dire qu'il s'agit là de pièces recherchées surtout pour leur puissance d'impact¹. Certaines sous-divisions sont toutefois présentes en mer², mais le fait est que ces lourdes pièces ne sont qu'exceptionnellement présentes sur les navires atlantiques³.

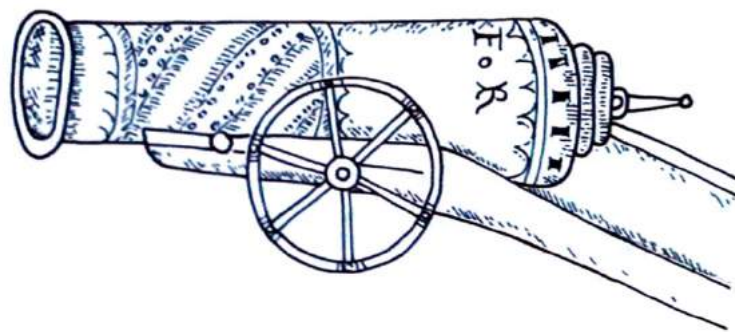


Illustration n°17

Canon représenté par R. Wright (*Gunnery*, 1563. Londres, Society of Antiquaries of London SAL/MS 94)⁴

La deuxième catégorie, celle de la couleuvrine, représente des pièces plus longues et plus lourdes — réputées pour leur portée⁵ ; celles-ci sont les pièces dont le ratio entre la quantité de métal et le calibre est le plus élevé⁶, et sont globalement présentes en mer essentiellement sous forme de fractions de la couleuvrine complète (demi-couleuvrine, *saker*, *minion* et *falconet* dans

¹ B. Cossart, *Les artilleurs et la Monarchie catholique*, *op. cit.*, p. 22. Par clarté, on rassemble sous cette appellation le canon et ses sous-catégories (canon royal, demi canon, double canon), car ce sont des pièces proches et de même philosophie, seulement distinguables par la largeur des boulets — par exemple 20 cm pour le canon contre 16,5 cm pour les doubles canons sur l'épave de la *Mary Rose*. Cela étant, ces mesures varient aussi sensiblement d'un auteur et d'un inventaire à l'autre. A. Hildred (ed.), *Weapons of warre*, *op. cit.*, vol. I, p. 129 ; A.B. Caruana, *The history of English Sea Ordnance*, *op. cit.*, p. 9.

² On compte ainsi 2 canons pleins, et 3 demi-canons en bronze sur l'épave de la *Mary Rose*.

³ B. Cossart, *Les artilleurs et la Monarchie catholique*, *op. cit.*, p. 21.

⁴ Reproduit dans A. Hildred (ed.), *Weapons of warre*, *op. cit.*, vol. I, p.45.

⁵ La corrélation entre longueur de la pièce et portée, quoique très prégnante à l'époque, est démentie par les études modernes — même si J.F. Guilmartin remarque que pour des raisons de procédé de fabrication, des pièces plus longues apparaissent plus solides et donc moins dangereuses. W. Monson, *Naval Tracts*, *op. cit.*, vol. II, p.151. Voir 1.1.3 ; A. Hildred (ed.), *Weapons of warre*, *op. cit.*, vol. I, p.74 ; J.F. Guilmartin, « The Guns of the Santissimo Sacramento », art cit, p. 26 ; John Francis Guilmartin, *Gunpowder and galleys: changing technology and mediterranean warfare at sea in the sixteenth century*, New York, Cambridge University Press, 1974, p. 158 ; Colin Martin et Geoffrey Parker, *Le Dossier de l'Invincible Armada*, Paris, Tallandier, 1988, p. 247-248 ; N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea*, *op. cit.*, p. 215.

⁶ Elles sont notamment réputées pour avoir une longueur 24 à 32 fois leur calibre (contre 15 pour le canon), et une épaisseur de métal au niveau de la culasse égale à la taille de leur calibre. A. Hildred (ed.), *Weapons of warre*, *op. cit.*, vol. I, p.74.

la nomenclature anglaise)¹. Du fait de cette quantité de métal, elles étaient considérées comme particulièrement solides, et pouvaient supporter une charge de poudre importante pour leurs calibres, avec pour objectif de « tirer plus loin et de percer plus profondément » que les canons². Il s'agissait donc là clairement des pièces les plus utilisées sur les navires (surtout la demi-couleuvrine), le poids de la pièce donnant une impression de sécurité et de fiabilité à ses utilisateurs, quand bien même la même performance balistique aurait selon N.A.M Rodger pu être atteinte avec des pièces plus courtes, moins lourdes et moins chères³.

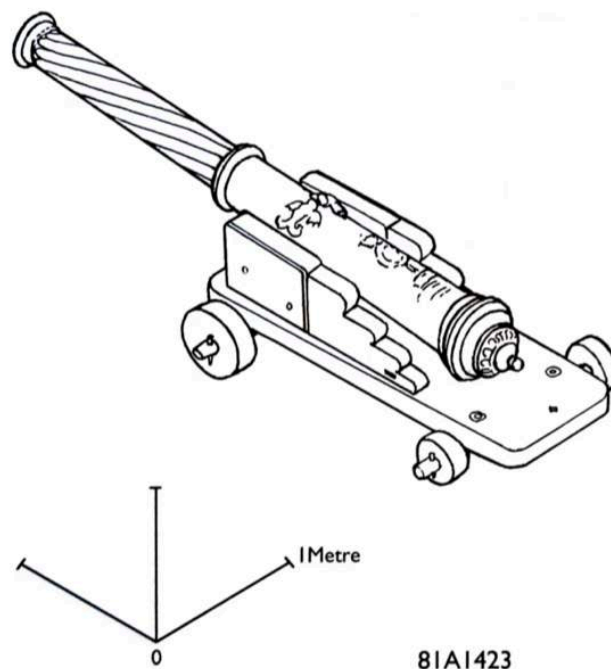


Illustration n°18
Représentation d'une couleuvrine de l'épave de la *Mary Rose*⁴

¹ B. Cossart, *Les artilleurs et la Monarchie catholique*, op. cit., p. 22 ; N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea*, op. cit., p. 215 ; A. Hildred (ed.), *Weapons of warre*, op. cit., vol. I, p.74. Pour un table des calibres et diamètres au moment des *Anthony's Rolls* de 1546, voir A.B. Caruana, *The history of English Sea Ordnance*, op. cit., p. 9 ; A. Hildred (ed.), *Weapons of warre*, op. cit., vol. I, p.21.

² Robert Norton, *The gunner : shewing the whole practise of artillerie*, Londres, 1628, p. 55.

³ N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea*, op. cit., p. 216.

⁴ A. Hildred (ed.), *Weapons of warre*, op. cit., vol. I, p.82.

Comme on l'a vu, des pièces en fer forgé pouvaient également atteindre un calibre important : ainsi, sur l'épave de la *Mary Rose*¹, on retrouve 12 « *port pieces* » en fer forgé² de gros calibre — contre seulement 15 canons de bronze au total (dont 10 d'un calibre supérieur ou égal à la demi coulevrine), avec lesquelles elles étaient mélangées³. Les « *port pieces* » étaient plus courtes, plus légères⁴ et tiraient des boulets de pierre d'une taille de 12 à 13 cm, et d'un poids entre 4 et 7 kgs environ, pour une charge de poudre de la moitié du poids du boulet⁵. Il s'agit clairement de pièces considérées comme majeures, puisqu'elles figurent dans l'entrepont, face à un sabord⁶. Ces canons en fer forgé, chargés par la culasse, ont aussi une grande variété de taille et de calibres, puisque leurs avantages se font sentir lorsque l'on descend dans les calibres, et que l'inconvénient de la limite en charge de poudre se fait moins sentir. En baissant en calibre, on trouve ainsi des « *sling pieces* », longues pièces d'un calibre de 9 à 10 cm environ mais tirant des boulets de fer⁷ ; des « *fowlers* » tirant des projectiles de pierre de 7 à 8 cm de diamètre⁸ ; ainsi que des sous-divisions (« *half sling* », « *quarter sling* », etc). Nous arrivons dès lors vers un type d'armes différent, au calibre trop faible pour être autre chose que des armes antipersonnelles, qu'il nous faut donc détailler en tant que telles.

¹ La fouille (quoique située au début de la période) représente assurément la meilleure source, et de loin, sur ce type d'armement — permettant de manière assez exceptionnelle de croiser inventaires, descriptions, et sources documentaires.

² C'est-à-dire littéralement des « pièces à sabords », d'un calibre suffisant pour les destiner à l'entrepont.

³ A. Hildred (ed.), *Weapons of warre, op. cit.*, vol. I, p.132.

⁴ Le ratio calibre-longueur du barril est en effet de 8, pour un poids d'environ 450 kgs (chambre comprise) R. Norton, *The gunner, op. cit.*, p. 58 ; A. Hildred (ed.), *Weapons of warre, op. cit.*, vol. I, p.136. Les *port pieces* retrouvées à bord de la *Mary Rose* sont toutefois sensiblement plus imposantes, d'un calibre entre 15 et 20 cm, et d'un ratio calibre-longueur de 12 environ.

⁵ La question de la mesure des poids à bord du navire demeure à part entière, comme le souligne J.F. Guilmartin dans son étude sur les canons du *Santissimo Sacramento*, J.F. Guilmartin, « The Guns of the Santissimo Sacramento », art cit, p. 43.

⁶ A. Hildred (ed.), *Weapons of warre, op. cit.*, vol. I, p.137.

⁷ On peut mentionner que la plupart de ces pièces pouvaient — tout en gardant leur chargement par la culasse — être fondues en bronze également. *Ibid.*, vol. I, p.199-200.

⁸ R. Norton, *The gunner, op. cit.*, p. 57 ; A. Hildred (ed.), *Weapons of warre, op. cit.*, vol. I, p. 214-219 ; A.B. Caruana, *The history of English Sea Ordnance, op. cit.*, p. 7.

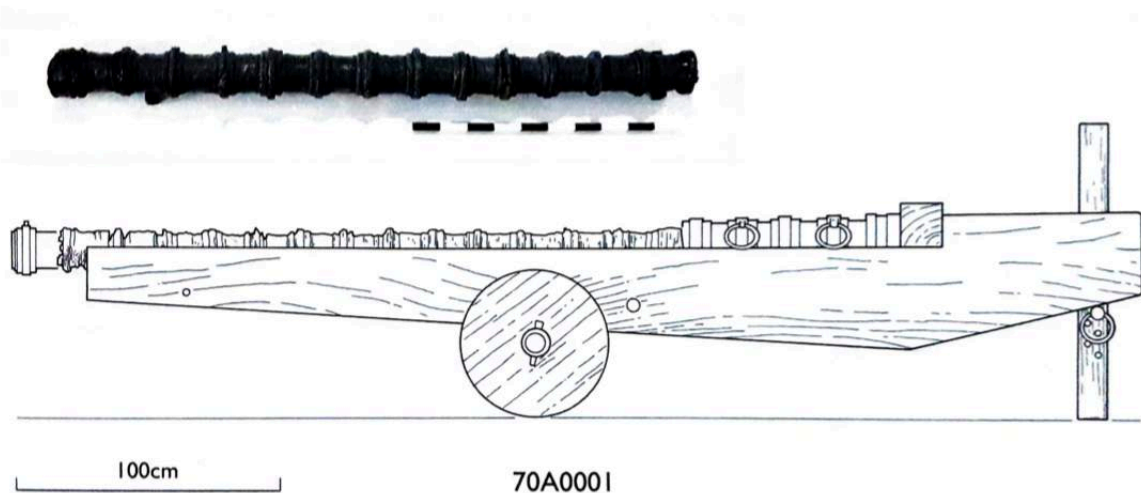


Illustration n°19

Fragment retrouvé et reconstitution d'un *sling* de l'épave de la *Mary Rose*¹

L'artillerie à main

On peinerait toutefois à trouver ici une limite stricte entre les plus petites des pièces principales et les armes de main — et l'on peut supposer que la différence d'emploi entre un « *quarter sling* » par exemple (tirant des boulets de pierre de 500 grammes) et ce qui suit ne devait pas être considérable. Mais nous arrivons toutefois dans une sphère différente, avec des pièces clairement conçues pour toucher les hommes plus que les objets — et qui contrairement aux précédentes, peuvent être maniées et pointées à la main². En effet, les *bases* par exemple, tirant des projectiles de 500 grammes environ, n'ont plus d'affût mais un pivot, fixé sur le franc-bord pour permettre de ne pas à avoir à supporter le poids de l'arme³. Une *base* peut ainsi aisément être pointé par celui qui l'utilise en direction de sa cible, contrairement à une pièce montée sur affût plus difficile à manipuler⁴. Le principe de base de l'arme est néanmoins toujours celui d'un chargement par la culasse à partir d'une chambre déjà préparée à l'avance

¹ A. Hildred (ed.), *Weapons of warre*, *op. cit.*, vol. I, p. 207.

² Les *fowlers* sont ainsi probablement montés sur affût — et notamment placés sur les châteaux avant ou arrière — même s'ils sont aussi considérés comme des armes antipersonnelles que l'on peut charger à la mitraille, par exemple par Sir William Monson, *Naval Tracts*, *op. cit.*, vol. I, p. 216-217 ; W. Monson, *Ibid.*, vol. IV, p.82.

³ Ce sont malgré tout des armes en métal massif pesant environ 75 kgs, à quoi il faut encore rajouter le poids de la chambre — autant dire pratiquement impossibles à manipuler à bout de bras.

⁴ A. Hildred (ed.), *Weapons of warre*, *op. cit.*, vol. I, p. 223.

— et chargée avec de petites balles de plomb fondues autour d'un cœur en fer¹. Ces armes sont assez nombreuses (une trentaine sur la *Mary Rose*) et clairement antipersonnelles, fonctionnant à l'intérieur d'un éventail d'armes de main — et l'on peut remarquer que la présence d'un pivot les rapproche fortement de l'arquebuse ou du mousquet reposant sur leurs fourches.

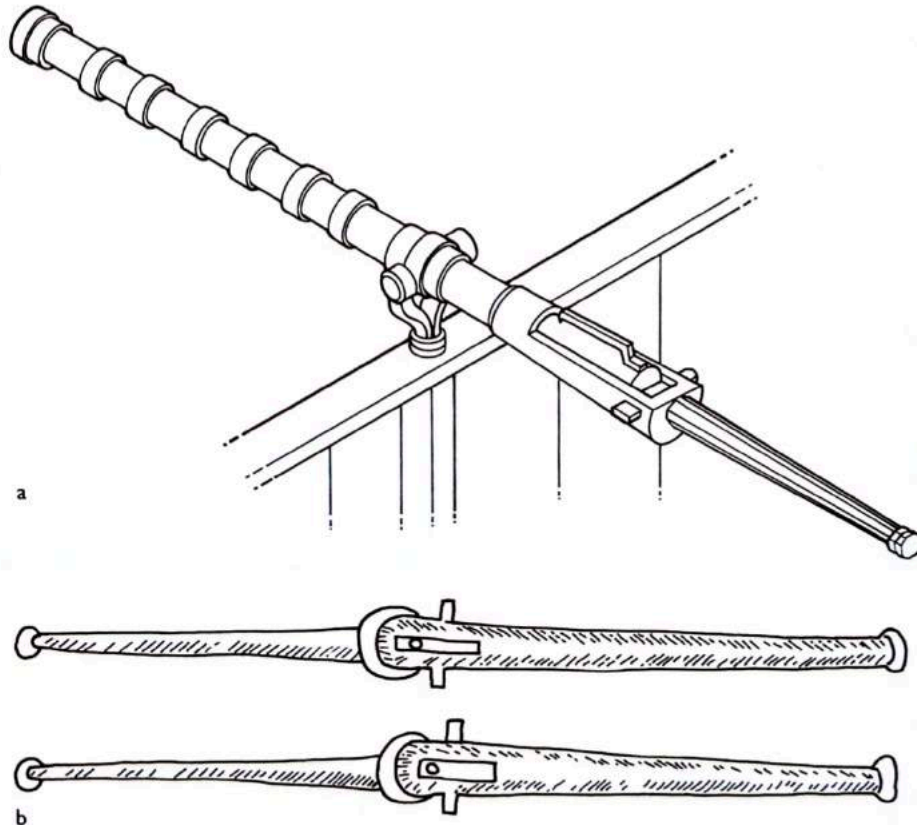


Illustration n°20

Reconstitution d'une *base* (aussi appelé *swivel gun* — littéralement « arme à pivot ») de l'épave de la *Mary Rose*²

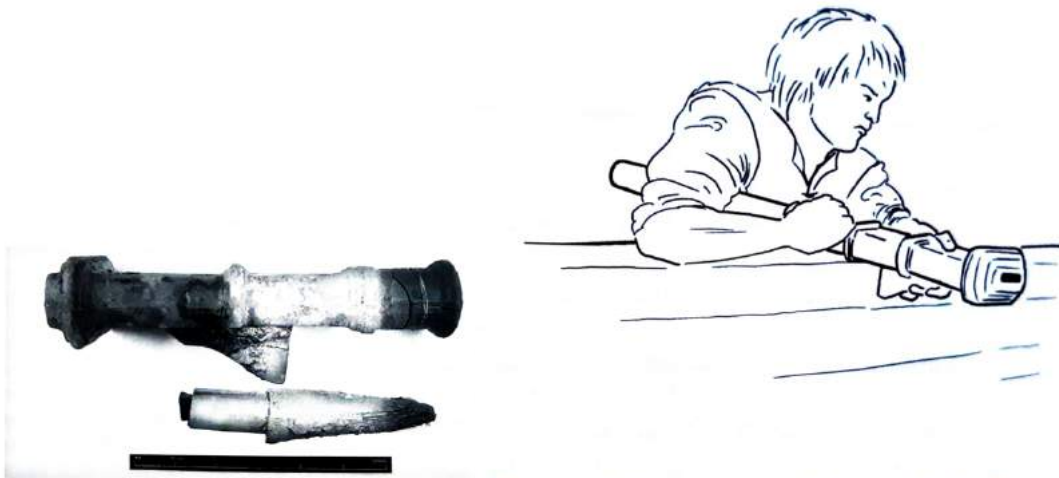
On remarque le caractère intermédiaire de cette arme : certes fixe — car immobilisée sur le franc-bord par le pivot, mais pour autant très facilement orientable à 180° environ grâce au manche. On note aussi le mode de chargement, par une chambre introduite à l'arrière du tube, qui permet une certaine rapidité de rechargement.

Enfin, un dernier type d'arme retrouvé sur la *Mary Rose* est le « *hailshot piece* », qui apparaît relativement semblable à la « *base* », à ceci près qu'il ne repose pas sur un pivot mais sur le

¹ *Ibid.*

² *Ibid.*, vol. I, p. 222.

franc-bord à l'aide d'une butée, et qu'il est en fonte. Il se charge donc par la gueule, ce qui pourrait le rapprocher davantage de l'arquebuse et du mousquet — si ce n'est que son calibre (rectangulaire) le destine à être chargé à mitraille. Ces pièces (les seules en fonte du la *Mary Rose*) sont ainsi des armes qui deviennent apparemment nombreuses dans les inventaires anglais au milieu du siècle, mais disparaissent quasiment des inventaires à partir de 1589¹ - peut-être remplacées fonctionnellement par les arquebuses et les mousquets.



Illustrations n°21a et 21b

Objet retrouvé et reconstitution d'une *hailshot piece* de l'épave de la *Mary Rose*²

On peut noter que l'absence de fixation rend cette arme plus facile à transporter d'un endroit à l'autre du navire — d'autant que son poids est inférieur à celui du swivel gun : 14 kgs environ contre plus de 70 pour ce dernier³, la mitraille n'exigeant pas des pièces aussi résistantes.

Le dernier type d'armes à détailler couvre en effet les armes à main qui ne sont pas spécifiques au combat en mer, mais se multiplient dans les combats de la période — à savoir l'arquebuse, le mousquet et le pistolet. Celles-ci sont déjà anciennes en mer au début de la période, puisque l'on retrouve des « *hakebusses* » dans un inventaire de navire anglais de 1485⁴. Surtout, leur utilisation augmente assez linéairement au cours de la période, au détriment des arcs et des arbalètes en particulier, traditionnellement employés comme armes de main à

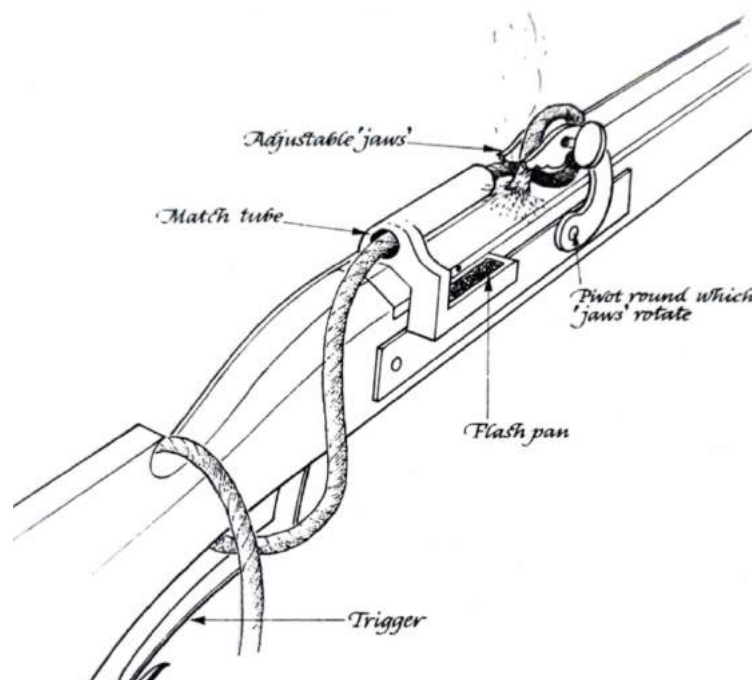
¹ *Ibid.*, vol. I, p. 302.

² *Ibid.*, vol. I, p. 292-293.

³ *Ibid.*, vol. I, p. 222, 292.

⁴ *Ibid.*, vol. II, p. 537.

distance¹. Arquebuses et mousquets sont deux types d'armes assez proches², reposant sur un chargement par la gueule avec une balle de plomb (et exceptionnellement de fer³), et une mise à feu par une mèche enflammée reposant sur une platine, actionnée par une gâchette. Cette évolution prend corps avec les arquebuses : apparues en Europe à la fin du XV^e siècle, elles sont dotées des premières platines à mèche, permettant d'activer la mise à feu d'un geste de la main sur une gâchette (et donc de soutenir et viser la pièce avec les deux mains, au lieu de devoir en consacrer une au maniement de la mèche). Même si les objets recouverts par cette appellation sont larges, on peut dire qu'il s'agit globalement d'armes mesurant 1m à 1m30, pesant 5 à 7 kgs, et tirant des balles de 25g environ⁴.



¹ Le naufrage de la *Mary Rose* est un point d'intersection intéressant pour cela : quoique les inventaires d'époque comme les *Anthony's Rolls* prévoient nettement plus d'arcs que d'arquebuses, la fouille révèle qu'au moment du naufrage, les arcs et les flèches étaient encore rangés dans l'entrepont alors que les armes à feu étaient à peu près toutes en position d'être utilisées — signe de leur popularité croissante dans le combat à distance. *Ibid.* J.F. Guilmartin remarque notamment que c'est moins une amélioration technique qui préside à ce remplacement — l'arquebuse n'étant que marginalement plus puissante qu'une bonne arbalète — qu'une plus grande accessibilité d'utilisation, les difficultés et problèmes possibles d'utilisation de l'arbalète étant nettement supérieurs à ceux de l'arquebuse, dont le maniement requiert moins d'apprentissage. J.F. Guilmartin, *Gunpowder and galleys*, *op. cit.*, p. 148.

² Geoffrey Parker, *La révolution militaire: la guerre et l'essor de l'Occident : 1500-1800*, Paris, Gallimard, 1993, p. 44-45.

³ A. Hildred (ed.), *Weapons of warre*, *op. cit.*, vol. II, p. 543.

⁴ Mentionnons que l'on trouve parfois une bipartition dans ces armes entre « haquebutes » plus légères, et arquebuses plus lourdes, qui seraient apparues dans les années 1520. Nicolas Le Roux, *Le crépuscule de la chevalerie : noblesse et guerre au siècle de la Renaissance*, Seyssel, Champ vallon, 2015, p. 149-150.

Illustration n°22

Principe de la platine à mèche¹

La mèche enflammée est retenue par des machoires sur un verrou mobile, qui est actionné par la gachette et vient alors s'abaisser sur le bassinnet contenant la poudre — lequel s'allume et transmet la flamme à la charge logée à l'intérieur du canon.

A bien des égards, le mousquet est une évolution logique et un alourdissement de l'arquebuse classique. En effet, face à l'apparition de l'arquebuse, les cuirasses s'épaississent, et deviennent résistantes aux balles que celle-ci projette². Ainsi, dans un combat de 1580 au large de la Floride entre Français et Espagnols, on voit apparaître ce genre d'invulnérabilité :

Le capitaine qui est mort à San Mateo s'appelait Gilles, né en Corse, marié à Marseille. Celui-ci était équipé complètement à l'épreuve des arquebuses — mais il mourut d'un tir d'arquebuse qui passa par sa visière : à part de cette manière, il était véritablement impossible de le tuer³.

Si cet individu particulier ne se montre pas particulièrement chanceux, le problème demeure — et c'est seulement avec l'alourdissement des calibres et des armes que la pénétration des armures devient une chose assurée. C'est la raison de l'apparition du mousquet à partir des années 1520, qui est plus massif : entre 1,25 et 1,44 m et au moins 7 kgs, ce qui oblige à l'utiliser avec une fourquine plantée en terre (contrairement à certaines arquebuses qui étaient assez légères pour s'en passer). Les balles pèsent 42g environ, et peuvent alors définitivement transpercer des cuirasses de quelques millimètres d'épaisseur⁴. Le mousquet se perfectionne en outre au cours de la période, avec l'apparition de la platine à rouet puis à silex au début des années 1630, dont la généralisation donnera ce que l'on nomme *fusil* à partir de la moitié du XVII^e siècle — supprimant donc les inconvénients d'avoir à entretenir une mèche rougie et de devoir la manipuler pendant la mise à feu⁵. L'évolution dans le perfectionnement de ces armes

¹ J.F. Guilmartin, *Gunpowder and galleys*, *op. cit.*, p. 147.

² On trouve ainsi dans un mémoire de Séville du début des années 1570 de fortes plaintes concernant la puissance des arquebuses, qui seraient particulièrement inadaptées à une utilisation en mer — « El Capitan Inigo de Lecoya sobre cosas tocantes al servicio de Vuestra Majestad » Inigo de Lecoya, AGI Indiferente 2673. Voir N. Le Roux, *Le crépuscule de la chevalerie*, *op. cit.*, p. 160.

³ « 1580 — Relacion de la victoria que el General Pero Menendez Marques gobernador de las Provincias de la Florida consiguio de un cosario frances... » Nav. XIV f° 370.

⁴ On trouve toutefois parfois aussi le chiffre de deux onces, soit 56g. Olivier Chaline, *La bataille de la montagne blanche. 8 novembre 1620 : un mystique chez les guerriers*, Paris, Noesis, 1999, p. 162 ; J.F. Guilmartin, *Gunpowder and galleys*, *op. cit.*, p. 155, 275 ; John Albert Lynn, *Giant of the grand siècle: the French army, 1610-1715*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997, p. 458.

⁵ Le *rouet* est ici le mécanisme qui, remonté à l'aide d'une clé, vient ensuite s'abaisser au moment où la gachette est actionnée, provoquant un frottement avec une pierre de pyrite de fer maintenue par un chien — ce qui provoque

de main est d'ailleurs très sensiblement perçue sur les navires de l'époque, comme le montre un mémoire espagnol de 1601 :

Il faut que nos soldats utilisent tous des mousquets, qui sont des armes plus adaptées à la mer que les arquebuses, car un mousquetaire fait plus de dégâts avec une double balle ou même avec une balle simple sur un navire que deux arquebusiers.¹

Ces armes de main, originellement terrestres, se multiplient donc sur les navires — ce qui est d'ailleurs logique dans la mesure où une bonne partie des combattants du navire sont des soldats terrestres embarqués², dont on ne peut attendre qu'ils changent d'armes, puisque leur savoir-faire est précisément la raison de leur présence à bord. Elles apparaissent en outre tout à fait adéquates pour une utilisation au corps à corps, comme le remarque Nathaniel Boteler dans les années 1630, qui fait un long et détaillé éloge de ces armes à feu :

En ce qui concerne les armes à feu qu'un homme seul peut manier, et utilisables sur le pont principal, je n'en connais aucune plus pratique que le mousquet ordinaire, que l'on utilise de nos jours. Celui-ci n'est pas seulement efficace, et avec une portée satisfaisante, mais il peut être manié par n'importe quel homme ordinaire dont le poste est sur le pont.³

Celui-ci vante toutefois aussi les mérites d'armes de main plus perfectionnées :

En ce qui concerne les hommes dans l'entrepont, ou sous le château avant ou arrière, on ne saurait mettre aucune arme plus utile entre leurs mains que des carabines courtes ; notamment si elles sont bien faites et entretenues, et équipées de bonnes platines. Car celles-ci peuvent être déposées sûrement, à n'importe quel moment, et reprises aussi vite. Et lorsqu'elles sont équipées de bandoulières, même les hommes chargés de manier les voiles peuvent les porter et les utiliser, sans négliger leurs autres tâches.⁴

S'il est difficile de savoir exactement ce que le terme de « carabine » recouvre fonctionnellement, il apparaît ici probable que les armes décrites sont pourvues de platines à

une étincelle qui met le feu à la poudre. La platine à silex n'apparaît qu'au début du XVIIe siècle, et repose sur le même principe mais selon un fonctionnement simplifié — qui permet notamment de remonter le mécanisme à la main, sans clé. N. Le Roux, *Le crépuscule de la chevalerie*, *op. cit.*, p. 165 ; J.A. Lynn, *Giant of the Grand Siècle*, *op. cit.*, p. 459-460.

¹ « 1601 — Parecer del capitain Juan Perez de Portu sobre la citada Armada del Barlovento ». Nav. XXIII f°127.

² Voir 2.1.2.

³ N. Boteler, *Dialogues*, *op. cit.*, p. 261. Pour un autre éloge du mousquet, voir W. Monson, *Naval Tracts*, *op. cit.*, vol. III, p. 81.

⁴ N. Boteler, *Dialogues*, *op. cit.*, p. 261.

rouet ou à silex — ce qui explique qu’il soit possible de les déposer « sûrement » (sans risque de mise à feu inopinée par une mèche enflammée donc) ; comme de les transporter avec soi et de les reprendre sans préavis — sans nécessité de se soucier donc de conserver la mèche allumée¹. Boteler met enfin en évidence un dernier type d’armes, en cas d’abordage :

Dans ce cas de figure, je dois dire qu’il est préférable d’avoir une arme à feu qui puisse être manipulée avec une seule main ; tels que les pistolets ordinaires, et en particulier les *horse-pistols* français, que je recommande chaudement pour tout abordage ou combat bord à bord².

Ces pistolets, maniabiles à une main et pourvus d’une platine à rouet, se répandent aussi au cours de la période : il semble que l’on puisse en trouver trace dès l’épave de la *Mary Rose* — et ils se répandent dans tous les cas de manière certaine dès la deuxième moitié du XVI^e siècle³. Les armes de main apparaissent dans tous les cas comme les éléments de choix pour le combat à la fin de la période, alliant maniabilité et puissance suffisante pour venir à bout des hommes ; comme le résume encore N. Boteler en envisageant la possibilité de vêtir une armure pour se protéger de ces armes à feu :

Sûrement [je n’approuve pas le port des armures], à moins que nous ne soyons des géants pour pouvoir les porter ; car s’il est possible qu’un homme, mieux bâti que ses semblables, puisse pour un temps se tenir debout sous une armure (et je crois que pas un homme sur dix ne le pourrait, surtout en mer), si un mousquet le touche en plein sur son heaume suffisamment renforcé, il sera tout de même très proche de lui briser la nuque, même s’il ne lui perce pas le crâne — ce qui revient un peu au même. S’il le touche sur le torse, cela l’étalera par terre où (s’il ne s’est pas brisé le dos dans la chute) il faudra deux ou trois camarades qui prennent la peine de le relever. C’est pourquoi, pour ma part, je ne m’en soucierai pas au-delà de posséder un *montero*⁴ bien ajusté sur ma tête, une cuirasse en peau de buffle sur le dos, une demi pique ou une hache de bataille dans une main, un pistolet

¹ Ce sont d’ailleurs sensiblement les mêmes arguments que reprendra Vauban à la fin du siècle pour favoriser l’usage du fusil plutôt que celui du mousquet. On peut mentionner que bien que rares, les armes à platines à rouet étaient déjà bien répandues sur les champs de bataille d’Europe, par exemple sur les pistolets utilisés par les cavaliers légers allemands, les réîtres, dès les années 1540. J.A. Lynn, *Giant of the grand siècle*, *op. cit.*, p. 260-261.

² N. Boteler, *Dialogues*, *op. cit.*, p. 261-262.

³ A. Hildred (ed.), *Weapons of warre*, *op. cit.*, vol. II, p.539-540 ; N. Le Roux, *Le crépuscule de la chevalerie*, *op. cit.*, p. 165.

⁴ Casque de type espagnol, avec notamment des protections métalliques sur les oreilles.

fiable dans l'autre, avec une bonne épée courte à mon flanc ; ce qui me suffira pour faire ce qu'on pourra attendre de moi au combat rapproché ou à l'abordage.¹

On le voit, à la fin de la période, les armes de main semblent bien les outils de prédilection pour le combat rapproché, touchant juste dans le ratio entre maniabilité et puissance de feu.

Après avoir tenté de détailler les armes à feu à disposition des combattants de la période, du canon au pistolet, il convient de garder en tête les limites de l'exercice, au terme d'une nomenclature théoriquement bien établie. Tout d'abord, si nous avons essayé de développer cet éventail pour toute la période afin de reconstituer autant que possible le contexte technique du temps, nous avons probablement insisté de manière sensible sur les armes du début de la période, notamment en raison de la richesse documentaire du *Dossier de la Mary Rose* ; qui permet d'avoir une reconstitution exceptionnellement précise et réfléchie des armes en circulation et en usage en 1545. Ainsi, il apparaît certain que les canons en fer forgé ont à peu près disparu à la fin du XVI^e siècle, et que la plupart des armes de petit calibre sont progressivement remplacées par les arquebuses et les mousquets, qui se généralisent dans le combat en mer comme on l'a vu — même si l'on serait bien en peine d'identifier une rupture nette, ou même la vitesse précise de cette évolution. Surtout et de manière plus fondamentale, une limite très forte doit être affirmée du fait des difficultés de reconstitution, et même d'identification de ces pièces par rapport aux catégories théoriques : même sur une fouille aussi remarquable et détaillée que celle de la *Mary Rose*, il est bien difficile de dire quel objet correspond à quelle catégorie de papier². D'ailleurs, les catégories théoriques présentent elles-mêmes, comme on l'a vu, des amplitudes parfois remarquables de poids, de taille ou de calibre ; et les flous importants qui restent (par exemple sur les diamètres précis des pièces, ou sur le matériau des projectiles) invitent à ne pas trop se focaliser sur cette nomenclature. Ce souci est renforcé par le fait que comme on le verra par la suite, ces catégories et ces manières de décrire les armes sont pour ainsi dire absentes des sources détaillant le combat naval : même les écrits les plus théoriques n'entrent qu'exceptionnellement dans le détail des pièces³, et la plupart

¹ N. Boteler, *Dialogues*, *op. cit.*, p. 262. Sur d'autres types d'armes défensives — par exemple des boucliers, A. Hildred (ed.), *Weapons of warre*, *op. cit.*, vol. II, p.553 et sq.

² Voir par exemple les difficultés d'identification des *fowlers*, A. Hildred (ed.), *Weapons of warre*, *op. cit.*, vol. I, p. 214 et sq.

³ Monson ou Mainwaring parlent par exemple de *fowlers*, mais comme une catégorie très vague d'arme antipersonnelle — et n'atteignent dans tous les cas jamais le niveau de détail que l'on a vu. W. Monson, *Naval*

n'abordent la question que selon le diptyque entre pièces principales et armes légères (dont la nature est rarement précisée). C'est d'ailleurs la raison pour laquelle nous avons voulu détailler autant que possible ce contexte technique dès à présent, car il est pour ainsi dire impossible de le reconstituer de manière satisfaisante à partir de nos sources qui décriraient ces armes en action.

Ce flou documentaire jusque dans les récits du combat montre que d'une manière générale, il est fort probable que l'adaptation, voire l'improvisation étaient la règle aussi pour les utilisateurs de ces armes eux-mêmes¹. Autrement dit, les combattants avaient vraisemblablement conscience d'utiliser des catégories d'armes différentes — en termes de taille, et sans doute aussi de mode de chargement — mais il apparaît douteux qu'ils aient perçu les armes à leur disposition dans les termes d'une nomenclature précise faite par les artilleurs à bord pour se repérer dans les charges et calibres², et surtout à des fins d'inventaire une fois les armes déchargées du navire. Il doit rester néanmoins l'idée d'une artillerie en perfectionnement constant au cours de la période, évoluant vers plus d'efficacité ; même si ce progrès est lent et chaotique, comme il faut à présent le détailler.

Tracts, op. cit., vol. III, p. 83 ; G.E. Mainwaring (ed.), *The life and works of Sir Henry Mainwaring, op. cit.*, vol. II, p. 123.

¹ J. Vigón remarque ainsi qu'au milieu du XVI^e siècle, on peut compter entre 150 et 200 types de pièces d'artillerie différents — parfois dans la même place forte, comme le remarque Luis Collado au sujet de la place de Milan. On mesure à quel point les usagers de l'époque devaient procéder entièrement au cas par cas devant chaque pièce. Cité par J. Vigón, *Historia de la artillería española, op. cit.*, vol. I, p. 221.

² Et encore, la récurrence des préconisations invitant à le faire indique que cette tâche devait souvent être négligée par les artilleurs à bord. « 1597 — Instrucción del Adelantado de Castilla, Capitan general de las Galeras de España y del Armada del Mar Oceano... » Nav. XXIX f°2

1.1.3. Des techniques en lente et inégale évolution

Il faut en effet maintenant se pencher sur les contours concrets, et sur la mise en action de telles évolutions — voire révolutions — techniques : au-delà du matériel et de ses progrès, il s'agit donc de cerner comment celui-ci est mis en action en mer. En particulier, il s'agira de percevoir ses limites dans un contexte technique changeant, et de réussir à saisir le rythme et les contours d'une progression qui n'a rien de linéaire. Un nouveau monde du combat naval émerge ainsi, mais comment, et à quelle vitesse dans cet Atlantique des XVI^e et XVII^e siècles ?

L'évolution vers la bordée

Il faut dans un premier temps remarquer que dans une certaine mesure, ces évolutions nautiques et militaires marchent main dans la main : c'est en effet tout un paradigme technique et un système d'armes qui évoluent, vers des navires plus agiles et capables de porter plus d'artillerie — et qui *in fine* ressembleront aux navires de l'époque moderne que l'on connaît, où les canons seront concentrés sur les côtés de la coque et deviendront capables de développer une bordée de canons. Mais cette évolution connaît bien des difficultés pratiques et des étapes intermédiaires qu'il faut à présent détailler.

En effet, l'adaptation des canons aux navires à voile hauts sur l'eau et imposants que l'on trouve en Atlantique n'a rien d'évident, notamment pour des raisons d'équilibre : si des pièces relativement légères sont très tôt apparues en Atlantique, elles se concentrent essentiellement dans les parties hautes du navire — le château avant et le château arrière — et sont destinées avant tout à un usage antipersonnel¹. Cette mise en place n'a en effet rien de très problématique : en revanche, installer des pièces lourdes représente un réel défi pour des raisons de stabilité, car placer de tels canons dans les parties hautes détériorerait très fortement les performances nautiques du navire² — en plus de poser rapidement des problèmes de place. Il convient donc d'essayer de disposer ces canons — qui pèsent plusieurs tonnes — le plus bas possible à

¹ J.F. Guilmartin, « The military revolution in warfare at sea », art cit, p. 131.

² Un navire à voiles est en effet d'autant plus performant que son centre de gravité est bas, car cela lui donne plus de stabilité et lui permet de développer plus de voilure. Mettre de lourdes pièces vers le haut du navire monterait au contraire ce centre de gravité, et rendrait donc le navire moins marin. G. Parker, *La révolution militaire, op. cit.*, p. 118.

l'intérieur de la coque¹, mais d'autres problèmes apparaissent alors. Le risque principal est en effet que les ouvertures prévues pour ces canons ne laissent entrer de l'eau dans le navire : par exemple en raison des effets de la *gîte*, ou en cas de grosse mer ou de virement impromptu — ce qui est la recette la plus sûre pour un naufrage spectaculaire². En outre, la pression engendrée sur la coque par la puissance et le recul des canons qui y seraient fixés fait peser des risques structurels très significatifs sur sa solidité. On mesure donc les grosses difficultés que présente la mise en action de grands canons sur des navires à voiles, qui ne seront pleinement résolus qu'au début du XVI^e siècle par l'apparition du sabord étanche, et par le renforcement de la structure de la coque. Mais jusqu'à ces progrès, c'est sur le théâtre méditerranéen que les premières mises en action efficaces de canons vont avoir lieu en mer, du fait des aménités de la galère.

En effet, comme le remarque J.F. Guilmartin, « les problèmes techniques initialement rencontrés dans la mise en place de l'artillerie lourde sur des galères de guerre étaient minimaux, en comparaison avec les difficultés pour mettre en place des emplacements de tir sur les bords du navire — et il n'était pas besoin de développer de nouveaux types de pièces. [...] Les mêmes types de canons utilisés à terre pour les sièges et au sein des forteresses — initialement des bombardes en fer forgé probablement chargées par la gueule — furent simplement transférées vers la proue d'une galère, où elles furent montées sur un solide affût de bois, de la même manière qu'elles étaient montées à terre. »³ Il semble que les premières galères à mettre en place ce système aient été celles de Venise au tournant du XV^e siècle⁴ avant d'être perfectionnées sensiblement dans les années suivantes⁵, ce qui a dans tous les cas

¹ Cela permet par ailleurs de viser au plus près de la ligne de flottaison de l'ennemi et donc d'avoir plus de chances de le couler — ce qui est largement recommandé. N.A.M. Rodger, « The Development of Broadside Gunnery, 1450-1650 », art cit, p. 303.

² L'eau s'engouffre alors, alourdissant le navire qui s'enfonce progressivement et laisse entrer de plus en plus d'eau jusqu'au naufrage — comme le montrent les exemples de la *Mary Rose* en 1545, du *Vasa* en 1622, ou du *Sacramento santo* en 1668. Voir 3.4.2.

³ John Francis Guilmartin, « The Early Provision of Artillery Armament on Mediterranean War Galleys », *The Mariner's Mirror*, 1 janvier 1973, vol. 59, n° 3, p. 259.

⁴ Plusieurs dates sont évoquées par J.F. Guilmartin : les premières dans les années 1480, mais il semble bien que les premières mises en action efficaces se soient situées vers 1501-1502 — dans le cadre d'affrontements avec les forces navales ottomanes. *Ibid.*, p. 260 ; voir aussi G. Parker, *La révolution militaire, op. cit.*, p. 115.

⁵ N.A.M. Rodger évoque ainsi une mise en place de chariots mobiles — permettant d'absorber le recul de la pièce sans faire porter la tension sur la structure de la galère et sans casser son erre — dans les années 1520. J.F. Guilmartin estime toutefois que les chariots étaient probablement présents dès les premières années du XVI^e siècle, sans quoi la tension sur la structure de la galère aurait été trop forte. N.A.M. Rodger, « The Development of Broadside Gunnery, 1450-1650 », art cit, p. 302 ; J.F. Guilmartin, « The military revolution in warfare at sea », art cit, p. 132 ; voir aussi G. Parker, *La révolution militaire, op. cit.*, p. 115.

provoqué une onde de choc dans les représentations de l'époque du combat naval. En effet, jusque-là les combats entre navires à voiles et galères se soldaient généralement à l'avantage des premiers, qui étaient avantagés par une masse et une hauteur sur l'eau supérieures, et étaient donc en position favorable aussi bien pour aborder les galères que pour les couler en les éperonnant. Mais avec l'apparition d'une artillerie de gros calibre et efficace sur les galères, le rapport de force s'inverse rapidement en faveur de ces dernières, qui constituent des plateformes de tir performantes, capables de tenir les navires à voiles à distance¹. La conséquence plus générale à l'échelle européenne est l'apparition d'une supériorité nette pour les nations méditerranéennes qui disposent de ces galères, et peuvent les déployer sur d'autres terrains d'opération, notamment en Atlantique — comme on le voit par exemple en avril 1513 au large de Brest, où la flotte de galères françaises parvient à transpercer une importante flotte de navires anglais, et à la forcer à se replier à Plymouth en moins d'une semaine². On voit donc que non seulement l'espace méditerranéen joue le rôle de creuset du progrès technique, mais que cette évolution provoque même le début d'un basculement général dans la supériorité navale européenne, au détriment des nations atlantiques — et en particulier de l'Angleterre³. Devant cette confrontation de deux paradigmes techniques divergents — le navire à voiles et la galère équipée d'artillerie — dont l'un est clairement supérieur en efficacité à l'autre, les nations pourvues de navires à voiles sont contraintes de s'adapter. Une première option fut de tenter de copier les progrès méditerranéens — et la flotte anglaise comporta ainsi sous Henri VIII plusieurs galères — mais leur inadaptation à la navigation atlantique trouva rapidement ses limites⁴.

¹ N.A.M. Rodger souligne notamment l'utilité de la visée dans l'axe du navire, qui permet — au-delà de la supériorité en visée et en portée — de mettre en place efficacement des formations classiques dites de *line abreast*, c'est-à-dire en croissant, proue (et donc canon) tournée vers l'ennemi. Tandis que des nefes utilisant la même formation seraient limitées à l'emploi des armes légères, les canons de tailles importantes étant difficiles à mettre en place dans l'axe du navire. N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea, op. cit.*, p. 208 ; N.A.M. Rodger, « The Development of Broadside Gunnery, 1450-1650 », art cit, p. 302-303 ; G. Parker, *La révolution militaire, op. cit.*, p. 115.

² N.A.M. Rodger, « The Development of Broadside Gunnery, 1450-1650 », art cit, p. 303. On peut noter que les avantages des galères dureront longtemps dans des situations de combat précises : ainsi par exemple en 1589, neuf galères espagnoles interceptent une flotte anglaise partie attaquer Cadix sous le commandement de Drake, et en retardent une petite partie en subissant peu de dégâts par l'artillerie anglaise, grâce à leur position basse sur l'eau qui en fait une cible difficile à toucher à distance. « 1589 — Relación de lo que há sucedido á las galeras de España... », Nav. V f°59.

³ Sir Julian Corbett insiste fortement sur l'infériorité immémoriale des Anglais en termes de galères ; J.S. Corbett, *Drake and the Tudor navy, with a history of the rise of England as a maritime power, op. cit.*, p. 17-19.

⁴ N.A.M. Rodger, « The Development of Broadside Gunnery, 1450-1650 », art cit, p. 303 ; N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea, op. cit.*, p. 211. Corbett insiste sur la rareté des navires à propulsion à rames dans les « Anthony's Rolls », véritable état des lieux des navires anglais en 1546, à la fin du règne d'Henri VIII. Il remarque notamment que tous les navires hybrides qui avaient été construits au début du XVI^e siècle en s'inspirant des formes et des fonctions de la galère évoluent progressivement, et insistent de plus en plus sur leur propulsion à

C'est donc surtout par les progrès dans la mise en œuvre de pièces d'artillerie lourde sur les navires à voiles que le retard parvint à être comblé¹. Le principal enjeu est alors de savoir où et comment disposer les pièces : la solution la plus intuitive est de placer les canons dans l'axe du navire, ce qui permet de viser facilement à partir du gouvernail, en modifiant le cap du bateau². Mais plusieurs problèmes se posent alors : d'une part, les navires étant plus longs que larges, il n'est pas possible d'y mettre autant de pièces que sur les côtés. D'autre part, surcharger la proue modifie substantiellement l'équilibre général du navire, et gêne la progression dans les vagues, le vaisseau ayant tendance à « taper » dans la houle. De grands efforts vont néanmoins être déployés dans un premier temps pour parvenir à maintenir une puissance de feu dans l'axe du navire : une possibilité aurait été de placer sur le pont un certain nombre de canons pointés vers l'avant, mais la visée de ceux-ci se trouve alors gênée par le château avant, qui apparaît essentiel aux yeux des contemporains en cas d'abordage³. Une tentative est cependant faite dans les premières années du XVI^e siècle, montant des canons à l'intérieur du château arrière, pointés vers l'avant avec un certain écart par rapport à l'axe du navire pour tirer de part et d'autre du château avant, comme le recommande Philippe de Clèves notamment⁴ — ce qui laisse tout de même un important angle mort dans l'axe du château avant.

voile — au point de n'être plus considérés que comme de purs navires à voile à la fin du règne henricien. J.S. Corbett, *Drake and the Tudor navy, with a history of the rise of England as a maritime power*, *op. cit.*, p. 31-38.

¹ On peut mentionner qu'une autre tentative d'adaptation — notamment en Espagne — sera de munir de rames les navires à voiles (sous la forme de la « galéasse » notamment), ce qui présentait l'avantage de pouvoir faciliter le pointage des canons ; mais aboutit à un moyen terme aux performances nautiques insuffisantes pour en pérenniser la forme. Tout un dossier est conservé à Séville sur une tentative de réaliser ce type d'hybridation par Pero Melendez en 1568, et les débats qui en découlent, en AGI Gobierno Indiferente 2661. Voir aussi C.R. Phillips, *Six galleons for the king of Spain*, *op. cit.*, p. 29.

² En plus de permettre un plus grand éventail de formations en mer — notamment toutes les dispositions de flotte en croissant. J.F. Guilmartin, « The Early Provision of Artillery Armament on Mediterranean War Galleys », art cit, p. 259-260 ; N.A.M. Rodger, « The Development of Broadside Gunnery, 1450-1650 », art cit, p. 303 ; N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea*, *op. cit.*, p. 208.

³ En outre, des pièces placées sur le pont, c'est-à-dire relativement en hauteur, auraient eu plus mal à viser l'ennemi exactement au niveau de la ligne de flottaison dans l'objectif de le couler, comme c'était le souci à l'époque. N.A.M. Rodger, « The Development of Broadside Gunnery, 1450-1650 », art cit, p. 303.

⁴ « La ou lon tire le cabastan, devez avoir deux grosses coulovrines, à chascun costé du mastz une, lesqueles tirent en-devant » P. de Clèves, *Instruction de toutes les manières de guerroyer*, *op. cit.*, p. 43. On peut toutefois noter que le tir sur le côté était déjà envisagé, puisque Philippe de Clèves envisage de mettre deux canons et une couleuvrine sur chaque bord.



Illustration n°23

Reconstitution du placement d'une coulevrine dans le château arrière de la *Mary Rose*¹
On remarque que la coulevrine est pointée légèrement sur le côté, afin de pouvoir tirer dans une direction proche de l'axe du navire, sans pour autant risquer de toucher le château avant.

Surtout, c'est par les progrès de l'architecture navale que les canons vont pouvoir descendre à l'intérieur de la coque — et ainsi moins gêner les performances du navire — grâce à des navires aux structures plus robustes². Le problème est de réussir à placer efficacement des trous dans la coque sans en affaiblir la solidité, afin que celle-ci puisse résister à la tension exercée par le recul de pièces de plusieurs tonnes. Cette solidité devient possible à travers l'apparition d'une plate-forme de tir structurellement renforcée à l'intérieur du château arrière, dans la continuité du pont principal, qui permet de monter des canons sur les côtés et vers l'arrière au niveau du gouvernail³. Surtout, c'est par l'apparition du sabord étanche dans les premières années du XVI^e siècle, puis sa diffusion, que les canons peuvent descendre progressivement à l'intérieur de la coque⁴, et se constituer en véritables batteries de canon continues sur des

¹ A. Hildred (ed.), *Weapons of warre, op. cit.*, vol. II, p. 853.

² K. De Vries, « The Effectiveness of Fifteenth-Century Shipboard Artillery », art cit, p. 395.

³ La modification de la structure de la poupe — vers une poupe plate et non plus arrondie — permet également d'augmenter la stabilité et la solidité de cette partie du navire, ce qui permet d'envisager de soutenir les forces de canons placés dans cette zone. N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea, op. cit.*, p. 206 ; K. De Vries, « The Effectiveness of Fifteenth-Century Shipboard Artillery », art cit, p. 395 ; P. de Clèves, *Instruction de toutes les manières de guerroyer, op. cit.*, p. 43.

⁴ L'invention du sabord est habituellement située en 1501 et attribuée à un Breton nommé Descharges — nom suffisamment idoine pour que l'on formule quelques doutes sur sa véracité, comme le remarque N.A.M. Rodger.

niveaux proches de l'eau, tout le long de la coque — comme on peut le voir sur cette représentation du *Henry Grace a Dieu*, le plus large navire de la flotte d'Henri VIII.

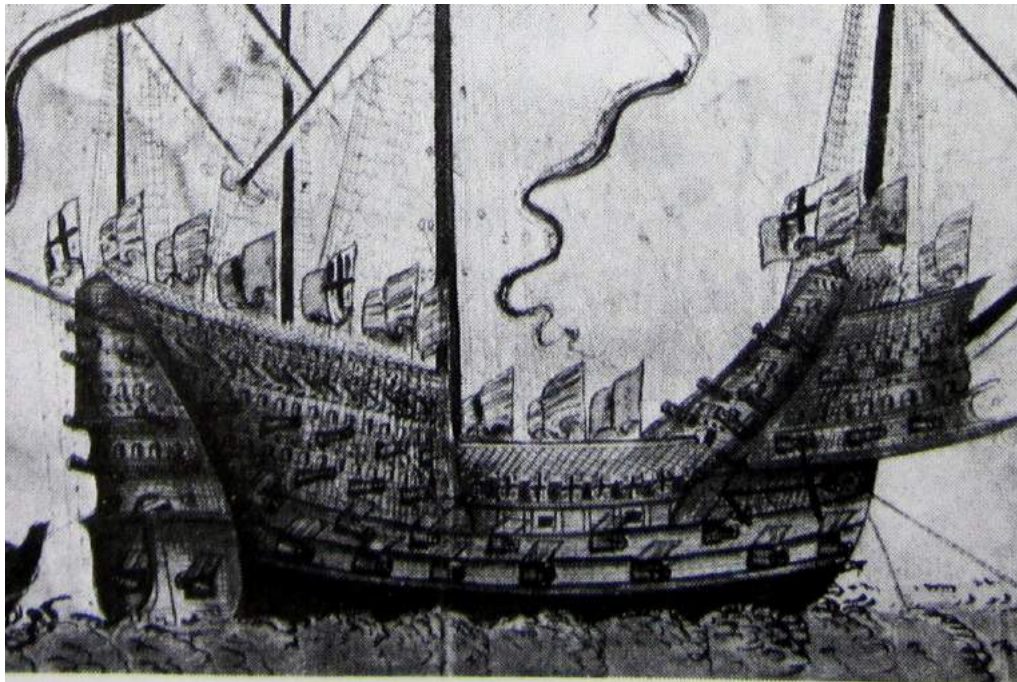


Illustration n°24

Le Henry Grace a Dieu — détail des « Anthony's Roll » - 1546¹

On remarque notamment la présence de volets au niveau des sabords, qui peuvent se rabattre quand les canons sont rentrés — et ainsi éviter que l'eau ne s'engouffre par les ouvertures. On peut aussi noter la disposition des canons, sur les côtés du navire mais aussi dans l'axe pour une bonne partie ; notamment vers l'arrière sous cet angle : dans la poupe, mais aussi à l'arrière du château avant.

L'essentiel de la puissance de feu de ces navires continue donc de se concentrer vers l'avant et vers l'arrière, comme le montre bien la concentration de pièces d'artillerie sur les deux châteaux du navire. Cette caractéristique se maintient d'ailleurs tardivement dans le XVI^e et même le XVII^e siècle, puisque Sir Henry Mainwaring énonce encore au XVII^e siècle qu'un navire de guerre « doit avoir son arrière [*chase*] et sa proue [*bow*] bien disposées pour tirer autant de pièces que possible dans l'axe du navire — ce que l'on appelle *bowing* (car ces parties

N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea, op. cit.*, p. 207 ; I. Friel, « The Carrack: The Advent of the Full Riggged Ship », art cit, p. 89.

¹ Reproduit dans B. Lavery, *The ship of the line, op. cit.*, p. 10.

du navire sont celles que l'on emploie le plus dans un combat) »¹ — et les galions, malgré toute l'ambiguïté du terme, sont bien des navires fortement armés vers l'avant et l'arrière².

Il convient en effet de garder en tête que l'objectif du moment reste surtout d'être capable de répondre au défi technique de la galère³, et de lui faire face de manière efficace : les combats franco-anglais de 1545 autour du Solent et de l'île de Wight montrent ainsi des navires anglais en difficulté face à la maniabilité d'un escadron de galères françaises qui attaque en formation rapprochée et régulière, les vaisseaux anglais devant manœuvrer pour pouvoir donner au mieux et de manière successive leurs canons⁴. L'objectif essentiel reste donc encore, dans l'Atlantique du milieu du XVI^e siècle et jusqu'assez tard, de pouvoir dominer les galères qui viendraient s'y aventurer — c'est-à-dire de présenter une artillerie suffisante (et qui tire en particulier dans l'axe du navire) sur des bâtiments plus lourds, et aux performances nautiques bien supérieures⁵ ; avec l'objectif final d'un combat bord à bord qui viendrait conclure l'affrontement⁶. Dans cette perspective, les canons étaient généralement répartis de manière à peu près uniforme tout le long du navire⁷ — et notamment sur la poupe et la proue, le navire tâchant de virer

¹ G.E. Mainwaring (ed.), *The life and works of Sir Henry Mainwaring, op. cit.*, vol. II, p. 184. Voir aussi vol. II, p. 131, où il remarque aussi qu'un « navire de guerre essaie de combattre le plus possible avec sa proue ». Les explications de Mainwaring sont reprises mot pour mot dans le cinquième dialogue de N. Boteler. N. Boteler, *Dialogues, op. cit.*, p. 259.

² N.A.M. Rodger, « The Development of Broadside Gunnery, 1450-1650 », art cit, p. 306, 314. On trouve dans un mémoire sur la construction de galions à la fin du XVI^e siècle la répartition de 24 pièces d'artillerie, plus d'un tiers doivent être à la poupe et à la proue — notamment les plus lourdes. Les sources anglaises vont dans le même sens, y plaçant les canons les plus longs et les plus lourds, notamment pour des raisons de facilité de chargement et de manipulation, dans un navire à la largeur de plus en plus contrainte. « Non daté - Parecer de Antonio de Urquiola sobre la fabrica de los galeones » Nav. XXIV f°68 ; W. Monson, *Naval Tracts, op. cit.*, vol. II p. 43. Cette impression est confirmée par l'étude de certains tableaux d'époque, comme *La Bataille navale de Pernambuco* par Juan de la Corte (v. 1632, Musée naval de Madrid) — où l'on voit clairement des galions tirer à des angles très différents.

³ N.A.M. Rodger, « The Development of Broadside Gunnery, 1450-1650 », art cit, p. 314.

⁴ La *Mary Rose* coule d'ailleurs probablement en raison d'un virement de bord mal coordonné, effectué afin de pouvoir faire donner les canons de son autre bord. A. Hildred (ed.), *Weapons of warre, op. cit.*, vol. II, p. 867-882 ; N.A.M. Rodger, « The Development of Broadside Gunnery, 1450-1650 », art cit, p. 305. Voir 3.4.2.

⁵ On trouve en effet encore jusque dans les dernières années du XVI^e siècle une certaine inquiétude palpable dans les consignes de flotte anglaises à l'idée de risquer des navires face à une flotte de galères. N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea, op. cit.*, p. 217.

⁶ N.A.M. Rodger, « The Development of Broadside Gunnery, 1450-1650 », art cit, p. 308-310. N. Rodger insiste particulièrement dans ces pages sur la persistance, quoi qu'il arrive, de l'abordage comme finalité du combat dans l'esprit des contemporains — constat auquel on ne peut qu'abonder, comme on le verra.

⁷ La reconstitution du placement des pièces, recoupée avec les angles de tir possibles, faite par la fouille de la *Mary Rose*, montre ainsi un navire relativement bien défendu à à peu près tous les angles — qui permet donc d'avoir un large panel d'angles d'attaque pour toucher le navire ennemi, sans avoir besoin de présenter uniquement le côté face à l'ennemi. A. Hildred (ed.), *Weapons of warre, op. cit.*, vol. II, p. 919. Voir illustration n°39.

progressivement face à l'ennemi pour lui présenter successivement toutes ses pièces¹. En ce sens, et à la lumière des multiples difficultés dans l'évolution du placement des canons que nous venons de voir, il convient de se garder d'une téléologie qui verrait dans les navires du XVI^e siècle les précurseurs en ligne directe des vaisseaux de ligne du XVII^e siècle². Il faut au contraire se souvenir que ces navires, et en particulier les galions, prennent place dans un système d'armes qui a pour objectif premier de rattraper l'avancée des galères en matière d'artillerie — et c'est seulement à la fin de la période, dans le cadre de l'évolution générale des navires britanniques notamment sur le double modèle de la frégate et du navire de prestige³, que l'on peut percevoir une réelle évolution et un renforcement réfléchi des bordées, qui donneront progressivement naissance à la ligne de bataille⁴.

La précision limitée du tir de canon

En outre, si la plate-forme de tir que constitue le navire se perfectionne lentement, d'autres facteurs viennent limiter et ralentir la progression du système d'armes vers la prédominance de l'artillerie — qui reste très imparfaite jusqu'à la toute fin de la période. Ces obstacles sont multiples, mais les plus importants reposent en grande partie sur la nature même des canons de l'époque : en effet, quelle que soit la taille, le matériau, le système de recharge, et la matière des projectiles que l'on a déjà détaillés, toutes les pièces d'artillerie reposent globalement sur le même principe, à savoir un projectile rond tiré depuis un fût à *l'âme** lisse⁵. Or, d'un point de vue purement physique — et quand bien même le canon comme le boulet seraient sans aucun défaut — un tel projectile acquiert nécessairement une rotation de sens et d'intensité imprévisibles, qui impacte fortement sa pénétration dans l'air et la trajectoire du tir selon le

* On désigne par *l'âme* l'intérieur du tube du canon.

¹ N.A.M. Rodger, « The Development of Broadside Gunnery, 1450-1650 », art cit, p. 309 ; A.B. Caruana, *The history of English Sea Ordnance*, op. cit., p. 24-25. Pour une description de combat où toutes les pièces sont données successivement, voir John Smith, *A Sea Grammar*, Londres, John Haviland, 1627, p. 60 ; ou N. Boteler, *Dialogues*, op. cit., p. 296.

² Ce que l'on peut percevoir par exemple dans l'affirmation d'un passage complet à la bordée au XVI^e siècle — qui serait un des éléments essentiels de la « révolution militaire » de ce siècle. G. Parker, *La révolution militaire*, op. cit., p. 10.

³ Voir 1.1.1.

⁴ N.A.M. Rodger, « The Development of Broadside Gunnery, 1450-1650 », art cit, p. 316-317 ; Brian Lavery, « The Revolution in Naval Tactics, 1588-1653 » dans Jean Meyer, José Merino et Martine Acerra (eds.), *Les marines de guerres européennes : XVII-XVIII^e siècles*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1985, p. 67 ; J.F. Guilmartin, « The military revolution in warfare at sea », art cit, p. 134-135. Voir « Épilogue ».

⁵ J.F. Guilmartin, *Gunpowder and galleys*, op. cit., p. 162-163.

phénomène dit d'« *effet Magnus* ». Celui-ci, absolument impossible à éliminer dans le cadre d'un canon lisse, peut s'apparenter en quelque sorte à la dérive que prendraient un ballon de football ou une balle de golf auxquels on aurait appliqué un effet inconnu au moment du tir — qui serait très significative, et augmenterait avec la distance parcourue¹. En ce sens, tout tir d'artillerie au cours de la période, depuis le canon jusqu'à l'arquebuse, est fondamentalement limité dans sa précision.

A cette limite physique première, il faut rajouter plusieurs limites pratiques : la première est le fait que les canons soient montés sur des affûts mobiles sur roues, qui reculent au moment du tir sous la force de la détonation — ce qui permet d'atténuer les forces exercées sur la coque du navire à laquelle le canon est attaché, mais le recul transmet ses vecteurs verticaux et latéraux au projectile, et augmente encore l'imprécision de la visée par rapport à un tir qui serait effectué à partir d'un point fixe. Plus gênant encore, le fait que la poudre noire émette d'importants résidus matériels à l'intérieur de la pièce, qui ne sont pas toujours nettoyés à fond entre deux tirs², a une conséquence directe au niveau du boulet : afin d'éviter que celui-ci ne risque de se coincer pendant le chargement ou (de manière beaucoup plus dramatique) pendant le tir, le boulet choisi est toujours légèrement sous-dimensionné par rapport au calibre du canon³. Or ce jeu du boulet à l'intérieur du canon a de grandes conséquences, puisque le projectile ricoche au moment du tir contre les parois et sort de la gueule du canon à un angle imprévisible et non négligeable, ce qui entraîne une variation très significative de la trajectoire du tir⁴.

¹ J.F. Guilmartin, « The Guns of the Santissimo Sacramento », art cit, p. 25 ; Peter Krenn, Paul Kalas et Bert Hall, « Material Culture and Military History: Test-Firing Early Modern Small Arms », *Material Culture Review / Revue de la culture matérielle*, 6 juin 1995, vol. 42, n° 1, p. 106-107. Ce n'est qu'au XIX^e siècle, avec l'apparition des canons rayés (notamment pour les carabines), que l'on sera capable de maîtriser précisément la rotation des projectiles — et ainsi d'optimiser la stabilisation aérodynamique des balles.

² J.F. Guilmartin, « The Guns of the Santissimo Sacramento », art cit, p. 25.

³ Cet écart, appelé *windage* en anglais, est difficile à évaluer exactement, mais la comparaison entre les calibres de canons et les projectiles correspondants retrouvés dans l'épave de la *Mary Rose* donne un écart entre 6 et 25 mm pour les pièces principales. A. Hildred (ed.), *Weapons of warre, op. cit.*, vol. I, p. 124. L'équivalent en français du *windage* est le *vent du boulet*, mais l'expression est ambiguë car elle désigne aussi l'effet de souffle le long de la trajectoire du projectile, qui peut fortement blesser celui qui se trouve à proximité (d'où l'expression « sentir le vent du boulet ») : on évitera donc de l'employer par souci de clarté.

⁴ On peut mentionner qu'un jeu important a aussi pour conséquence une déperdition de l'énergie générée par l'explosion de la poudre (qui passe sur les côtés du boulet au lieu de le projeter), et donc de moindres performances de tir. Remarquons enfin que les canons sont loin d'être parfaitement fondus, et que l'axe de l'âme du canon diffère parfois sensiblement de l'axe général de la pièce, comme le montre la quantité considérable d'efforts et de conseils déployée par William Bourne ou par Christopher Lad pour être capable de mesurer la simple direction de l'âme du canon. Rawlinson A 192 f°53 ; William Bourne, *Inventions or devises, very necessary for all generalles and captaines, or leaders of men, as wel by sea as by land*, Londres, Th. Woodcock, 1578, p. 24.

Il est compliqué d'évaluer exactement les effets que ces facteurs limitants pouvaient imposer sur les tirs au cours de la période. Ceux-ci ont néanmoins pu être testés dans une certaine mesure, grâce aux importants travaux de reconstitution entrepris entre 1998 et 2001 par l'équipe de la fouille de la *Mary Rose* et les *Royal Armouries* britanniques, qui reconstituèrent deux grandes pièces, la première en bronze, puis la seconde en fer forgé, et entreprirent des tirs en extérieur pour en mesurer les performances. Dans des conditions idéales de tir¹, la pièce de bronze témoigne de performances impressionnantes, capable de projeter des boulets de fer à 1 km environ, avec une imprécision de l'ordre de 10 m — et en tout cas de toucher avec fiabilité une cible placée à 100 m². La pièce en fer forgé montre en revanche des résultats mitigés, les boulets de pierre montrant un relatif écart — ratant généralement une cible de plusieurs mètres de haut et de large, placée à une centaine de mètres pour le tir le plus lointain³. Mais même dans le cas de la pièce de bronze, il convient de nuancer les belles performances de la pièce reconstituée en soulignant que les conditions de tir réelles étaient loin d'être aussi favorables, l'état de la mer et de la houle rendant tout tir nettement plus compliqué, comme on le verra⁴. On remarque ainsi que les portées évoquées par les sources textuelles pour les pièces de bronze sont nettement inférieures aux portées retrouvées dans la reconstitution, et suggèrent une distance maximale entre 300 et 500 mètres pour les pièces les plus grosses⁵. Comme le remarque notamment J.F. Guilmartin, étant données les imprécisions tant des pièces que des conditions de tir, « il est clair que les portées maximales *effectives* des canons à âme lisse, fonctionnant à la poudre noire, dans le combat naval, n'étaient qu'une très faible fraction de leurs portées maximales absolues. Ainsi, les portées maximales atteignables, comme les avantages d'un boulet de fer [par rapport à un boulet de pierre] sont pour l'essentiel sans pertinence pour l'artillerie navale concrète de notre période. »⁶ Si l'on cherche le plus petit dénominateur commun en termes de distance, pour un navire possédant des canons de plusieurs types (bronze, fer forgé et fonte⁷), et qui chercherait à avoir une chance raisonnable d'infliger

¹ Les tests étant effectués dans un champ, le canon était stable. En outre, l'utilisation de poudre moderne (Orica NPCG) aboutit probablement à nettement plus de puissance que la poudre noire originelle — même s'il serait bien difficile de réussir une reconstitution satisfaisante des poudres de l'époque.

² A. Hildred (ed.), *Weapons of warre*, *op. cit.*, vol. I, p. 128.

³ *Ibid.*, p. I, p. 287.

⁴ Voir 3.1.1.

⁵ A. Hildred (ed.), *Weapons of warre*, *op. cit.*, vol. II, p. 875-876.

⁶ J.F. Guilmartin, « The Early Provision of Artillery Armament on Mediterranean War Galleys », *art cit.*, p. 261.

⁷ Il convient en effet de garder en tête la rémanence des pièces d'artillerie de générations précédentes à bord des navires (déjà abordée en 1.1.2) qui donne une inertie sensible à tout progrès technique des armes à feu, chaque navire faisant cohabiter des pièces nouvelles et des pièces plus anciennes.

des dommages significatifs à une coque ennemie, on peut raisonnablement prendre pour base les estimations d'Alexandra Hildred d'une distance de 100m environ¹.

Le problème du rechargement

Une grande importance a par ailleurs été portée par de nombreux auteurs à la question du rechargement des pièces principales au cœur du combat, autour de l'idée que son impossibilité ou sa difficulté limiterait encore les performances de l'artillerie, en empêchant de développer une cadence de feu importante². Cette préoccupation s'est notamment concentrée sur la question des chariots supportant ces canons — débat notamment polarisé par l'analyse de Geoffrey Parker et Colin Martin de la défaite de l'Armada espagnole en 1588, autour de la supériorité de puissance de feu des navires anglais. Les auteurs expliquent en effet la victoire anglaise par une vitesse de recharge accrue, grâce à l'utilisation d'affûts à quatre roues par les Anglais (permettant donc de rentrer plus facilement les canons pour les recharger à l'intérieur du navire) contre deux roues seulement pour les Espagnols, ce qui complique considérablement la tâche — et suggère notamment que les canons étaient peut-être rechargés à l'extérieur du navire, ce qui est confirmé par certaines sources iconographiques contemporaines³.

¹ A. Hildred (ed.), *Weapons of warre*, *op. cit.*, vol. II, p. 900. Une nouvelle expérience conduite par Nicholas Hall pour une série de la BBC en 2015 — toujours sur terre — échoue à toucher une cible à 200m, mais y parvient à 100m : <https://www.bbc.co.uk/programmes/p02rzzx0>

On peut remarquer qu'outre une précision plus importante, une distance de tir encore plus réduite permettrait une puissance à l'impact supérieure, mais il n'est pas évident que ce soit là l'effet le plus désirable : en effet, un boulet arrivant à haute vitesse a une puissance de pénétration importante, mais il fera alors un trou particulièrement net (comme la plupart des tirs faits par la coulevrine en bronze reconstituée), qui sera plus facilement rebouché — tandis qu'un projectile plus lent risque d'infliger des dommages structurels plus importants à la coque ; et notamment de faire éclater les planches, ce qui a l'avantage de projeter des échardes bien au-delà du simple point d'impact du boulet. Au XVII^e siècle, les artilleries hollandaise et anglaise s'orienteront ainsi vers des canons plus légers, aux charges plus légères donc et à la vitesse de pénétration plus faible (notamment toute la série des 'drakes' à partir de la fin des années 1620), permettant de reproduire dans une certaine mesure l'explosion à l'impact propre aux boulets de pierre désormais désuets. *Ibid.*, p. I, p. 128 ; J.F. Guilmartin, « The Early Provision of Artillery Armament on Mediterranean War Galleys », art cit, p. 262 ; A.B. Caruana, *The history of English Sea Ordnance*, *op. cit.*, p. 56 ; N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea*, *op. cit.*, p. 389.

² On peut noter que tout le développement qui suit ne s'applique naturellement qu'aux canons rechargés par la gueule : les canons rechargés par la culasse étaient nécessairement plus faciles à recharger (n'ayant pas besoin d'être entrés ni sortis), même s'ils demandaient probablement plus de main-d'œuvre — comme l'a montré notamment la reconstitution de la Mary Rose. A. Hildred (ed.), *Weapons of warre*, *op. cit.*, vol. I, p. 411- 415 ; vol. II, p. 899 ; voir aussi John F. Guilmartin, « Early modern naval ordnance and European penetration of the Caribbean: the operational dimension », *International Journal of Nautical Archaeology*, février 1988, vol. 17, n° 1, p. 44-45. Pour la succession des opérations permettant une recharge, voir R. Norton, *The gunner*, *op. cit.*, p. 101 ; reproduit en A. Hildred (ed.), *Weapons of warre*, *op. cit.*, vol. I, p. 408.

³ C. Martin et G. Parker, *Le Dossier de l'Invincible Armada*, *op. cit.*, p. 253-260 ; G. Parker, *La révolution militaire*, *op. cit.*, p. 122-124. On peut noter que la manipulation d'affûts à quatre roues permet également de pointer plus facilement, et avec plus d'amplitude, les canons à l'intérieur de l'espace permis par les sabords. N.A.M. Rodger, « The Development of Broadside Gunnery, 1450-1650 », art cit, p. 312.



Illustration n°25

Rechargement d'un canon à l'extérieur du navire

Détail du tableau de van Wieringen la bataille de Gibraltar (1602)

Schepvaart Museum — détail isolé par R.A. Konstam¹

On remarque au centre de l'illustration un personnage juché à califourchon sur un canon, en train de le recharger — sans doute car il est plus facile de procéder ainsi que de rentrer un canon difficilement mobile à l'intérieur du navire.

De fortes nuances peuvent être apportées quant à l'explication globale sur l'issue de la bataille², mais le fait est que ces remarques ont déclenché des réflexions de très grande qualité sur la capacité de recharge de l'artillerie embarquée au cours de la période. Si la divergence de chariots est effectivement admise³, N.A.M Rodger remarque toutefois qu'une telle explication suppose à la fois que les canons espagnols ne pouvaient pas être rentrés au cours de la bataille, et que les canons anglais l'étaient concrètement — deux éléments qui peuvent être remis en

¹ R. A. Konstam, « 16th century naval tactics and gunnery », *International Journal of Nautical Archaeology*, 1988, vol. 17, n° 1, p. 19.

² Notamment car il convient de rappeler qu'il s'agit essentiellement d'une non-bataille, l'essentiel des dommages sur les navires espagnols provenant soit de brûlots, soit des conditions météorologiques désastreuses, ajoutées à des manœuvres précipitées par les navires espagnols. B. Lavery, *The ship of the line*, *op. cit.*, p. 11.

³ Il est en tout cas avéré que ceux des canons de bronze à bord de la *Mary Rose* avaient quatre roues. Néanmoins, on peut noter que les analyses faites du matériel montrent que ces roues n'étaient pas toutes de tailles égales : celles des pièces situées vers le haut du navire (donc les plus légères) avaient quatre roues identiques, alors que celles des pièces principales situées dans l'entrepont avaient des roues arrière plus petites — ce qui avait pour conséquence de fournir davantage de friction, et donc d'amortir le recul de la pièce (et donc aussi de diminuer la facilité de manipulation du canon). A. Hildred (ed.), *Weapons of warre*, *op. cit.*, vol. I, p. 39-44.

cause¹. D'une part, une reconstitution effectuée pour une série d'émission de la BBC a montré que les affûts à deux roues étaient à la vérité moins encombrants et difficiles à manipuler que Parker et Martin ne le laissent entendre². Surtout, il apparaît plus qu'incertain que les navires anglais aient réussi à l'accomplir³ — en tout cas de manière aisée et à un rythme soutenu⁴, Sir William Monson remarquant encore dans la première moitié du XVII^e siècle que :

Lorsque [les canons] sont sortis, et qu'il faut les rentrer, c'est avec une grande peine, beaucoup de travail et de tracasseries pour les artilleurs, alors qu'ils devraient être occupés à combattre.⁵

Il est en tout cas avéré que certains canons pouvaient être rechargés, et l'augmentation tendancielle du nombre de membres d'équipage assignés à chaque pièce semble montrer que la préoccupation de la recharge augmente bien au cours de la période — mais ce nombre demeure dramatiquement insuffisant pour pouvoir recharger tous les canons en même temps, si l'on en juge par le nombre de membres d'équipage qui sera nécessaire au XVIII^e siècle pour accomplir

¹ On peut enfin noter qu'aucune source contemporaine n'explique ainsi l'infériorité des navires espagnols — qui est pourtant considérablement notée par ce type de sources ; et d'ailleurs en 1575 Escalante recommandait déjà un soin particulier à l'arrimage des canons dans la cale, ce qui indiquerait que ceux-ci étaient dans une certaine mesure mobiles. N.A.M. Rodger, « The Development of Broadside Gunnery, 1450-1650 », art cit, p. 310 ; J. de Escalante de Mendoza, *Itinerario de Navegación, op. cit.*, p. 141. Une autre remarque pertinente est formulée par William Bourne, qui note que des chariots à quatre roues ont tendance à bouger avec le roulis (même malgré leurs attaches), et donc à compliquer d'autant la visée par l'artilleur. W. Bourne, *Inventions or devises, very necessary for all generalles and captaines, or leaders of men, as wel by sea as by land, op. cit.*, p. 37.

² Simon Adams, « The Gran Armada: 1588 and After », *History* LXXVI, 1991, p. 242. Cité par N.A.M. Rodger, « The Development of Broadside Gunnery, 1450-1650 », art cit, p. 321.

³ Caruana argue néanmoins de manière assez convaincante pour la pratique du rechargement à l'intérieur du navire à partir du dernier quart du XVI^e siècle — à partir de considérations sur les fixations des canons, et de la difficulté qu'aurait eu la coque à absorber la force du recul du canon si celui-ci était coincé en position externe. Dans tous les cas, ces remarques ne sont pas incompatibles avec les hypothèses ci-après d'une amplitude minimale des canons. A.B. Caruana, *The history of English Sea Ordnance, op. cit.*, p. 25-26.

⁴ On peut mentionner aussi le manque de place à l'intérieur du navire — qui aurait rendu la manipulation de canons complètement rentrés inconfortable : sur la *Mary Rose* par exemple, la largeur maximale de l'entrepont étant de 10,5m (et au minimum de 7m pour les emplacements de canons les plus étroits), et la taille des principaux canons de bronze étant comprise entre 2,5 et 3m, on mesure la difficulté (voire l'impossibilité) de rentrer largement les canons à l'intérieur du navire de manière simultanée, et de continuer à avoir la place de les manipuler commodément — d'autant qu'il faut ajouter à cela la place pour une descente de 2m de large. Il semble dans tous les cas raisonnable d'estimer que l'amplitude de mouvement de ces canons de plusieurs tonnes devait être aussi faible que possible (et parfois tout juste suffisante pour fermer le sabord), et impliquer que certains des opérateurs se penchent à l'extérieur du sabord, au moins pour pouvoir curer le canon. R.A. Konstam, « 16th century naval tactics and gunnery », art cit, p. 20 ; A. Hildred (ed.), *Weapons of warre, op. cit.*, vol. I, p. 12 ; vol. II, p. 895-900. Voir notamment p. 900 pour un schéma envisageant les différentes manières de reculer les canons de bronze pour les charger, et montrant l'encombrement probable de cette méthode.

⁵ W. Monson, *Naval Tracts, op. cit.*, vol. IV, p. 95. Cette remarque s'applique au fait de rentrer la batterie inférieure d'un navire (pour ne pas risquer d'entrée d'eau) — mais est évidemment plus largement applicable, surtout que la batterie inférieure est la moins soumise au roulis, qui doit considérablement compliquer encore l'opération. Voir également W. Bourne, *Inventions or devises, very necessary for all generalles and captaines, or leaders of men, as wel by sea as by land, op. cit.*, p. 37.

la même tâche¹. Tout semble pointer en somme vers un rechargement qui lorsqu'il existait, était relativement rare², lent (une demi-heure par pièce apparaissant comme une performance remarquable) et impliquant de se détourner du cœur de l'action, au moins de manière temporaire³. L'étude des canons de la *Mary Rose*, ainsi que des munitions retrouvées, semble pointer vers l'hypothèse d'un mélange entre pièces de différentes tailles, pour différentes portées, en essayant de tirer autant que possible profit des canons chargés par la culasse, plus facilement rechargeables⁴.

Les performances des armes légères

On peut enfin mentionner que les limites physiques que l'on a vues pour les pièces principales sont totalement applicable aux armes plus légères, et en premier lieu aux arquebuses ou mousquets : tant le problème de l'effet Magnus, que les questions de sous-dimensionnement des projectiles par rapport au canon de l'arme sont en effet tout à fait à l'œuvre dans la manipulation d'une arquebuse ou d'un mousquet. Leur reconstitution est heureusement plus aisée que celle des grandes pièces entreprise par la fouille de la *Mary Rose*, et une série de tests standardisés d'excellente facture a ainsi été menée en 1988-1989 par le personnel de

¹ N.A.M. Rodger, « The Development of Broadside Gunnery, 1450-1650 », art cit, p. 312-313. On peut toutefois mentionner que les reconstitutions de manœuvres effectuées autour de la fouille de la *Mary Rose* montrent que le chargement d'une pièce par la gueule demande moins de personnel que d'une pièce chargée par la culasse (en raison des difficultés à déplacer et ajuster la très lourde chambre) A. Hildred (ed.), *Weapons of warre, op. cit.*, vol. I, p. 413-415.

² On peut ainsi noter que dans le *Diálogo entre un vizcaíno y un montanés* anonyme datant du début du XVII^e siècle et reproduit par C.F. Duro dans ses *Disquisiciones nauticas*, le personnage savant — le Basque — recommande d'embarquer vingt recharges par pièce pour un voyage ; ce qui représente donc un stock relativement limité, et en tout cas manifestement incompatible avec des combats où le rythme des recharges serait élevé. Cesáreo Fernández Duro (ed.), « Diálogo entre un vizcaíno y un montanés sobre construccion de naves, su arboladura, aparejo, etc. » dans *Disquisiciones nauticas*, Madrid, 1881, vol.VI, p. 172.

³ N.A.M. Rodger, « The Development of Broadside Gunnery, 1450-1650 », art cit, p. 313-314. Konstam envisage une solution intermédiaire entre le chargement à l'intérieur du navire (qui impliquerait un recul considérable de la pièce, pour avoir le recul suffisant pour la nettoyer) et à l'extérieur du navire (qui implique à l'artilleur de sortir et charger le canon à cheval sur le fût) cohérente avec ce qui est envisagé plus haut : il s'agit d'un chargement à l'intérieur, mais d'un curetage fait avec un opérateur sortant son torse du sabord pour pouvoir avoir un peu plus de marge pour manipuler la pièce. Dans ce dernier cas il s'agit d'une opération risquée, et pour ainsi dire inenvisageable dès que l'on se trouve à portée de mousquet, l'artilleur ainsi exposé offrant une cible de choix à l'ennemi. Cela est toutefois cohérent par exemple avec les remarques de N. Boteler, qui recommande de viser les sabords ennemis pour empêcher les artilleurs de recharger. R.A. Konstam, « 16th century naval tactics and gunnery », art cit, p. 18-20 ; N. Boteler, *Dialogues, op. cit.*, p. 298. Voir aussi J.F. Guilmartin, « Early modern naval ordnance and European penetration of the Caribbean », art cit, p. 45.

⁴ A. Hildred (ed.), *Weapons of warre, op. cit.*, vol. II, p. 926.

l'Administration du musée provincial de Graz, en Autriche¹. Ces tests effectués sur un échantillon représentatif (entre 15 et 20 tirs par pièce) et en laboratoire (donc en faisant abstraction de l'imprécision portée par l'élément humain dans le tir²), ont ainsi mis en action plusieurs armes de la deuxième moitié du XVI^e siècle et de la première moitié du XVII^e siècles : six mousquets et un pistolet correspondant à notre période — comparés avec des armes des siècles suivants. Les résultats sont particulièrement frappants : si la puissance à la sortie de l'arme est assez impressionnante³ et les portées théoriques tout à fait significatives (1 km environ pour toutes les armes concernées), les résultats en matière de précision des tirs soulignent les grosses limites des performances de ces armes. En effet, le pourcentage de balles parvenant à frapper une cible de taille humaine (167cm par 30 cm) placée à 100m dans l'axe du canon est compris entre 50 et 55%, avec un faisceau de dispersion de l'ordre de 50 à 70 cm de part et d'autre de la cible⁴. Formulé autrement, les pièces « avaient une aire de dispersion telle qu'elles ne frappaient la cible que dans le cadre d'une variation aléatoire ». Si l'on rajoute à cela l'imprécision induite par un tir humain, et notamment par l'effort musculaire pour maintenir et activer une arme de 5 à 10 kilos au recul non négligeable, on mesure tout ce qu'il y a d'aléatoire à essayer d'utiliser ce type d'armes au-delà de la portée immédiate⁵. Surtout, il est frappant de constater l'absence de progrès montrée par ces tests — les armes de la fin du XVII^e siècle et du début du XVIII^e siècle n'étant que marginalement supérieures à celles du XVI^e siècle, contrairement aux affirmations qui insèrent les armes légères dans le cadre d'une progression linéaire globale des performances des armes à feu⁶. Cela invite à prendre conscience des limites physiques intrinsèques à tout tir au cours de la période, puisque le principe du canon à âme lisse reste la référence jusqu'au XIX^e siècle. Surtout, cette imprécision doit amener à poser la question de l'intérêt pour les contemporains de ces armes à feu légères

¹ L'article et les tables de résultats sont disponibles en ligne — facilité d'accès qui tranche avec la rareté avec laquelle ces résultats pourtant précis ont été repris depuis plus de trente ans. P. Krenn, P. Kalas et B. Hall, « Material Culture and Military History », art cit.

² Qui était évidemment tout sauf négligeable, comme le montre la nécessité d'un savoir-faire approprié combiné à un entraînement poussé, pour mousquetaires comme arquebusiers. Voir 2.1.2.

³ La vitesse de la balle à la sortie du canon varie en effet entre 400 et 500 m/s (pour des puissances qui varient donc en fonction du poids de la balle, mais de plusieurs milliers de joules) — et malgré la forte traînée aérodynamique induite par un projectile sphérique, elle se trouve encore entre 200 et 300 m/s à 100m du canon.

⁴ Le pistolet testé, datant de 1620, a néanmoins de meilleurs résultats, touchant une cible placée à 30m (distance en rapport avec la portée attendue de ce type d'arme) dans 85% des cas.

⁵ Les tests d'impact montrent par ailleurs une pénétration dans la cible qui décroît fortement à mesure que la portée augmente (en raison de la traînée des balles). Autrement dit, au-delà d'une très courte portée, il devient possible de réduire nettement l'impact à un niveau raisonnable par l'ajout d'une protection (armure ou plastron) de qualité, fait confirmé par les sources contemporaines. Voir N. Boteler, *Dialogues*, op. cit., p. 262.

⁶ Voir par exemple G. Parker, *La révolution militaire*, op. cit., p. 47 ; cité par P. Krenn, P. Kalas et B. Hall, « Material Culture and Military History », art cit.

dont l'efficacité ne pouvait être plus qu'aléatoire, surtout lorsque l'on ajoute les délais très significatifs de rechargement¹ — et l'on peut formuler l'hypothèse qu'il repose davantage sur le confort psychologique induit par la possibilité d'un coup au but efficace avant d'en venir au combat à l'arme blanche, plus que sur une attente ou un espoir raisonnables².

Pour conclure ce tour d'horizon du contexte technique, et du système d'armes du combat en mer au cours de la période, il convient donc de remarquer un paradigme technique en mutation lente à l'échelle d'un siècle. En effet, si des progrès majeurs apparaissent et se diffusent largement au cours de la période — notamment par la mise au point d'une artillerie désormais puissante et diversifiée, ainsi que par l'adaptation progressive des navires aux caractéristiques de celle-ci — ceux-ci sont loin d'aboutir à un niveau de perfection à la fin de la période : les armes à feu demeurent des outils encombrants et imprécis, et les navires qui les portent sont encore assez loin de la structure en bordée qui permettra de maximiser leur efficacité et leur puissance de feu au XVIII^e siècle.

Gardons-nous surtout de toute généralisation abusive : à l'intérieur de ce système d'armes globalement partagé, il faut garder en tête les fortes variations de situation d'une nation à l'autre, d'une navigation à l'autre, et d'un combat à l'autre : celles-ci imposent la prudence par rapport au cadre théorique que nous venons de brosser, qui dessine les niveaux d'équipement possibles au cours de la période, mais ne compose pas un attirail technique que tout le monde posséderait de manière égale. Les intentions sont une chose, les cadres techniques et matériels une autre, et les réalités de terrain enfin une troisième : sur la question de la précision de l'artillerie par exemple, on a vu ce qui pouvait être attendu des pièces en elles-mêmes, et l'on verra ce qu'il en est de leur maniement³. Mais il ne faut pas perdre de vue que tout le monde était loin de pouvoir profiter de manière égale de ce cadre technique en progrès : ainsi, par exemple, les navires espagnols de la *Carrera de India* avaient beau être théoriquement armés par le roi et bénéficier d'une des meilleures administrations d'Europe, ceux-ci se retrouvaient parfois concrètement réduits à devoir tenter la traversée sans canons faute d'équipement⁴ — et l'on trouve de la même manière dans certaines plaintes au roi que jusqu'à la moitié des armes

¹ On peut ainsi évaluer à deux ou trois minutes le temps du rechargement d'un mousquet. O. Chaline, *La bataille de la montagne blanche*, op. cit., p. 163-164 ; G. Parker, *La révolution militaire*, op. cit., p. 45-46.

² Voir 3.1.1.

³ Voir 3.1.1.

⁴ Simancas, Guerra antigua 912, *Consulta, junta de armadas*, 11 septembre 1625. Cité par D. Goodman, *Spanish naval power*, op. cit., p. 145.

légères sur un navire pouvaient être inutilisables, cassées ou incomplètes. Il convient donc désormais de s'attaquer frontalement à cette problématique, et ce décalage entre théorie et pratique ; en se demandant comment le combat en mer pouvait être perçu et compris par ses praticiens, dans ce contexte changeant de perfectionnement des armes, face à une « révolution militaire » qui se trouve ralentie par l'inertie des conditions concrètes du combat.

1.2. La pensée du combat

Au-delà de l'évolution du système d'armes et de ses limites, la question se pose donc de voir comment ce changement est compris et intégré par les acteurs du combat en mer. Autrement dit, il s'agit à présent d'interroger les représentations du combat en mer au cours de la période, en se demandant ce que les acteurs comprennent des progrès qui se déroulent sous leurs yeux, de leur rythme et de leurs inégaux développements entre nations à l'échelle de l'Atlantique. De voir en somme si la « révolution militaire » identifiée par certains historiens¹ correspond à une impression partagée par les contemporains de ces changements.

1.2.1. Des représentations contradictoires du changement

Il faut pour cela constater que la conscience de l'évolution à l'œuvre est loin d'être uniforme — certains contemporains identifiant un changement fondamental dans la manière de se battre sur mer depuis l'apparition de l'artillerie, et d'autres s'attachant au contraire à relativiser cette évolution. Ce sont évidemment les sources normatives qui s'appliquent le plus à détailler ce point — puisqu'elles font souvent profession de théoriser le combat naval de leur époque. Mais on peut signaler qu'il est parfois difficile d'évaluer justement la pertinence de leurs avis sur la question, et notamment de savoir s'ils décrivent une évolution qu'ils constatent ou qu'ils croient avoir eu lieu, ou bien encore un changement qu'ils anticipent. Ainsi, par exemple, Philippe de Clèves décrit au début du XVI^e siècle de la manière suivante les termes de l'alternative qui se présentent à l'approche du combat :

Mays se vous ne vous sentiez point fort ne se puissant de grosses navires, ne si bien fournys de gens que voz ennemys et que vous sentissiés voz navires plus legieres et fort d'artillerye, en ce cas je ne viendroye point de ceste sorte et me garderoye d'aborder le plus que je pourroye en tousjours toupiant au tour, en tirant de mon artillerye pour les tousjours grever. Car pour l'heure presente je voys plus souvent les navires se rendre par force de batre devant que on ne soit abordéz que aultrement.²

¹ G. Parker, *La révolution militaire*, *op. cit.*

² P. de Clèves, *Instruction de toutes les manières de guerroyer*, *op. cit.*, p. 53-54.

Philippe de Clèves décrit donc un combat naval qui peut se dérouler à distance, en battant l'ennemi de loin grâce à son artillerie au point de l'empêcher d'aborder. Il est difficile d'évaluer un tel texte à sa juste valeur : avant tout, il est relativement certain que ce qu'il décrit n'est pas le cas majoritaire, au moment où il l'écrit autour de 1516 — tant pour des raisons techniques que tactiques — et que la plupart des combats se décident encore lors de l'affrontement au corps à corps¹. Dès lors, il faut se demander pourquoi il évalue ainsi l'évolution de son temps : incompetence ou manque d'expérience² ? Volonté de marquer une tendance générale dans l'art de la guerre, qu'il pense s'orienter vers des combats à distance ? Volonté de souligner l'importance des canons pour son lectorat — afin peut-être d'inviter à un renforcement des investissements dans l'artillerie ? Ce sont là des problématiques plus largement applicables à toutes les sources dont il sera ici question : comment évaluer leur pertinence, c'est-à-dire l'expérience à partir de laquelle les auteurs tirent leurs appréciations sur l'art de la guerre de leur temps. Ajoutons une difficulté supplémentaire : le fait que dans l'ensemble, les sources attaquent rarement de front ce problème théorique, et ne conceptualisent que peu les évolutions de la guerre navale sur le temps long. Le principal objectif des sources normatives est en effet de fournir un mode d'emploi concret du combat naval à leurs lecteurs, à un moment précis de l'état des techniques, et non de chercher à le replacer dans une évolution d'ensemble. C'est donc à partir des creux et des non-dits des textes que l'on doit reconstituer les représentations du combat des contemporains.

Malgré ces deux réserves — les compétences incertaines de quelques auteurs, et le fait que l'évolution du combat soit rarement explicitement conceptualisée — on peut toutefois remarquer dans un certain nombre de cas qu'il existe bien une certaine conscience que quelque chose est en train de se jouer, autour de l'apparition de l'artillerie et de sa mise en action en mer. Mais cette évolution n'apparaît pas comme un mouvement irrésistible, et les contemporains sont bien aussi attachés à souligner les permanences dans le combat naval.

Une révolution navale

On trouve dans un premier temps un certain nombre de sources qui pensent l'apparition de l'artillerie comme une rupture majeure, très souvent déplorée. Le meilleur exemple de cela est

¹ Il n'est d'ailleurs pas certain qu'un tel dénouement se soit déjà produit à cette date. Voir 3.1.1.

² John K. Laughton souligne fortement ce manque d'expérience de Philippe de Clèves : John Knox Laughton (ed.), *The naval miscellany*, Londres, Navy Records Society, 1902, vol. I, p. 4.

probablement Miguel de Cervantes, lui-même soldat espagnol du XVI^e siècle, qui décrit ainsi le développement de l'artillerie :

Oh ! bienheureux les siècles qui ne connaissaient point la furie épouvantable de ces instruments de l'artillerie, dont je tiens l'inventeur pour damné au fond des enfers, où il reçoit le prix de sa diabolique invention ! C'est elle qui est cause qu'un bras infâme et lâche ôte la vie au plus valeureux chevalier ; que, sans savoir ni d'où, ni comment, au milieu de l'ardeur et du transport qui enflamment un cœur magnanime, arrive une balle égarée, tirée peut-être par tel qui s'est enfui, épouvanté du feu de sa maudite machine : et voilà qu'elle détruit les pensées et tranche la vie de tel autre qui méritait d'en jouir de longues années. Aussi, quand j'y fais réflexion, il me prend envie de dire que je regrette au fond de l'âme d'avoir embrassé cette profession de chevalier errant, dans un âge aussi détestable que celui où nous avons le malheur de vivre. Certes, aucun péril ne me fait sourciller ; mais cependant il me chagrine de penser qu'un peu de poudre et de plomb va m'ôter l'occasion de me rendre célèbre sur toute la face de la terre par la valeur de mon bras et le tranchant de mon épée.¹

Cette idée d'une perte des valeurs et des repères du fait de la « maudite machine » que représentent les armes à feu est forte et bien inscrite dans nombre de sources au XVI^e siècle, et on la retrouve par exemple sous la plume de Blaise de Monluc — lui-même défiguré par un coup d'arquebuse — qui dénonce un quelques années plus tard les armes à feu comme des « artifices du diable »². Il s'agit là d'un *topos* plus large, celui de l'artillerie comme fin de la chevalerie, qui apparaît notamment à travers les récits et interprétations attachés à la mort du chevalier Bayard par un coup d'arquebuse en 1524³ et qui se retrouve fréquemment à travers les siècles jusqu'au XIX^e siècle⁴ (et à vrai dire n'est pas totalement faux⁵).

¹ Miguel de Cervantes Saavedra, *L'Ingénieur hidalgo Don Quichotte de la Manche*, traduit par Louis Viardot, Paris, Dubochet, 1836, chap. XXXVIII, p.543-544.

² Blaise de Montluc, *Commentaires 1521-1576*, Paris, Gallimard, 1964, p. 35 ; cité par N. Le Roux, *Le crépuscule de la chevalerie*, op. cit., p. 165.

³ On rapporte le mot du soldat espagnol qui aurait mortellement blessé Bayard d'un coup d'arquebuse en 1524, rapporté par Symphorien Champier : « *O malheureux, comme as-tu ainsi fait d'avoir, par ung engin dyabolique, tué le plus noble et vertueux chevalier de toute chevalerie !* ». Il semble par ailleurs que Bayard ait détesté les arquebusiers de son vivant, « mû par une sorte de pressentiment » du basculement de l'art de la guerre hors de portée des chevaliers. Symphorien Champier, *Les gestes ensemble la vie du preulx chevalier Bayard*, Paris, Imprimerie nationale, 1992, p. 210 ; cité par Jean Jacquart, « Le chevalier Bayard » dans Gabriel-André Pérouse, André Thierry et André Tournon (eds.), *L'homme de guerre au XVI^e siècle*, Saint-Étienne, Université de Saint-Étienne, 1992, p. 28.

⁴ Benjamin Deruelle, *De papier, de fer et de sang : chevaliers et chevalerie à l'épreuve de la modernité ca 1460-ca 1620*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2015, p. 16-20.

⁵ On peut en effet songer aux dommages faits par les arquebuses aux cuirasses, mais aussi à la capacité d'arrêt conféré par l'artillerie face à la charge de cavalerie lourde — élément central de l'art de la guerre chevaleresque

De fait, cette conscience du changement se traduit aussi nettement sur l'eau, comme le montre l'exemple de Philippe de Clèves déjà évoqué¹. Mais on la retrouve aussi chez une source théorique un peu plus tardive comme le Portugais Fernando Oliveira, qui publie en 1555 un traité d'art naval intitulé *A Arte da guerra do mar*, où il affirme : « en mer nous combattons à distance, comme depuis des murs ou des forteresses, et c'est rarement que nous nous rapprochons suffisamment pour combattre main à main »². Si l'on peut émettre certaines réserves sur l'ampleur de cette affirmation³ — comme on pouvait d'ailleurs déjà le faire au sujet de Philippe de Clèves — il convient tout de même de remarquer que dès le début de la période, certains commentateurs remarquent et théorisent une rupture nette et définitive avec l'art de la guerre antérieur.

Plus avant dans la période, de nombreuses sources nuancent cette idée : tout d'abord parce que les sources qui détaillent l'abordage ou les tactiques d'abordage sont nombreuses, comme ce travail le montre — ce qui indique bien que les contemporains pensent encore à l'intérieur de la catégorie du combat rapproché. A la fin du XVI^e siècle encore, un auteur comme Eugenio Gentilini, abordant la question du combat naval dans son traité d'artilleur *Il perfeto bombardiere*, écrit que « frapper l'ennemi à longue distance avec son artillerie ne saurait être l'idée de manœuvre d'une marine ; l'objectif premier reste d'éperonner et d'aborder »⁴. On voit pourtant les choses changer, mais doucement ; et c'est par de subtiles inflexions et dans les creux des textes que l'on perçoit les évolutions du combat naval. Ainsi, on peut constater tout au long de la période l'apparition progressive du conditionnel lorsqu'il est question d'abordage — signe qu'il ne s'agit plus là de la modalité standard du combat, mais bien de l'une de ses variations. William Bourne par exemple, envisage la chose comme une possibilité, en introduisant tout son art des artilleurs par la préposition « si jamais vous souhaitez aborder

— que l'on peut apercevoir dès la bataille de Cerignola en 1503. Le mouvement ne fait ensuite que s'accroître, les arquebuses devenant des armes offensives sur les champs de bataille des décennies suivantes. N. Le Roux, *Le crépuscule de la chevalerie*, op. cit., p. 162-165.

¹ Voir *supra*, P. de Clèves, *Instruction de toutes les manières de guerroyer*, op. cit., p. 53-54.

² Fernão de Oliveira, *Arte da guerra do mar*, Lisbonne, Marinha, 1983, f^o lxxii.

³ Notamment du fait qu'Oliveira était un pilote de galère, et en tant que tel plus susceptible d'avoir connu une artillerie efficace précocement — ce qui était loin d'être le cas général à l'époque.

⁴ Eugenio Gentilini, *Il perfeto bombardiere et real instruttione di artiglieri*, 1592 ; cité par G. Parker, *La révolution militaire*, op. cit., p. 124.

[enter] votre ennemi »¹. Plus clairement encore dans les années 1630, N. Boteler indique qu'il s'agit là du terme d'une véritable alternative, dépendant de l'équilibre des forces des deux adversaires :

En ce qui concerne la question de l'abordage, il convient d'observer attentivement la structure et la disposition du navire ennemi ; car si vous le trouvez plus bas de bord que vous, surtout si c'est un navire ouvert, vous pouvez l'aborder avec confiance. Mais s'il a trois ponts, continus, et qu'il correspond en tout point avec la description que nous avons faite dans le troisième discours touchant aux navires de guerre [...] alors c'est une pure folie que d'essayer un abordage, car vous ne ferez qu'amener vos hommes à l'abattoir, et vous vous retrouverez repoussé sans dommage important à votre ennemi².

L'abordage n'est donc pas toujours possible, et d'autres options sont donc disponibles pour contourner ce combat bord à bord, qui n'apparaît plus comme l'alpha et l'oméga du combat. Boteler détaille l'autre terme de cette alternative :

La meilleure manière de combattre sera alors de battre continuellement [le navire ennemi] avec vos canons, comme on l'a déjà décrit ; et d'ordonner à vos mousquetaires de viser essentiellement ses sabords dès que ses canons auront tiré, afin d'empêcher les artilleurs ennemis de les utiliser. Et pendant ce temps là il faudra ordonner à vos propres artilleurs de viser le grément ennemi. Par cette action permanente, vous pourrez à la fois chasser ses hommes du centre du navire et de l'usage de ses canons, ainsi que l'empêcher de virer pour donner de nouvelles bordée. De telle sorte qu'il sera très probablement obligé, par le fait de votre artillerie, soit de se rendre, soit de couler ; particulièrement si vos canons sont meilleurs que les siens³.

Non seulement l'artillerie apparaît alors comme une option, mais aussi comme l'élément central du combat, dont il est important de réussir à priver l'adversaire, par un tir fourni en direction des artilleurs ennemis. A peu près à la même époque, les commissaires du Conseil de l'Amirauté observent au cours de l'année 1618⁴ :

¹ William Bourne, *The Arte of shooting in great Ordnance, contayning very necessary matters for all sortes of servitours eyther by sea or by lande, written by William Bourne*, Londres, Th. Woodcocke, 1587, p. 55.

² N. Boteler, *Dialogues, op. cit.*, p. 297-298.

³ *Ibid.*, p. 298.

⁴ Les commissions royales de 1608 et 1618 ont pour objectif essentiel de lutter contre la corruption et les désordres endémiques de l'administration navale britannique, mais elles fournissent par moments des renseignements utiles sur les représentations anglaises du combat naval — en particulier celle de 1618, qui rassemble des personnages nettement plus compétents et expérimentés que la précédente. Alan Patrick Macgowan (ed.), *The Jacobean commissions of enquiry 1608 and 1618*, Londres, Navy Records Society, 1971, p. i-ii, xix ; Michael Jonathan

L'expérience nous enseigne que les combats sur mer vont rarement de nos jours jusqu'à l'abordage... mais sont dominés par l'action de la grosse artillerie qui brise et abat les mâts, déchire les voiles, éventre et bascule les coques, d'où le grand avantage pour la marine de Sa Majesté à maintenir sur chaque navire la plus forte proportion d'artillerie qu'il pourra supporter¹

Il en résulte d'ailleurs des conséquences sur l'ensemble de l'organisation du navire, qui doit s'adapter à ces nouvelles contraintes, comme le remarque par exemple William Bourne au sujet des combattants placés dans les *hunes** — qui avaient traditionnellement une importance particulière dans la combat rapproché, pour jeter des projectiles en tous genres sur l'ennemi² :

De nos jours, combattre depuis le haut des mâts est de peu d'effet, depuis que l'on utilise des couleuvrines et des mousquets sur les navires ; car on peut bien protéger les hunes contre les flèches et les carreaux d'arbalète, mais il n'est pas possible de le renforcer contre les couleuvrines : il n'est donc pas bon d'avoir trop d'hommes dans les hunes de nos jours, car ils se feront abattre.³

C'est donc selon ces auteurs toute la physionomie du combat qui change avec l'apparition de la poudre⁴ : non seulement la capacité à combattre, et de manière décisive, de loin ; mais aussi la manière de se battre de près, où l'apparition de l'artillerie force tous les combattants à se réadapter, et à se méfier d'armes à la puissance destructrice décuplée.

Braddick, *State formation in early modern England, c. 1550-1700*, Cambridge, Cambridge university press, 2000, p. 199.

* Les *hunes* sont des plate-formes horizontales établies en haut des mâts, qui les traversent. Elles sont utilisées au quotidien pour guetter ce qui vient à l'horizon et pour manœuvrer les voiles, et deviennent au cours du combat des points d'appui en hauteur à partir desquels jeter des projectiles sur le navire ennemi. A. Jal, *Glossaire nautique*, *op. cit.*, p. 837-838.

¹ A.P. Macgowan (ed.), *The Jacobean commissions of enquiry 1608 and 1618*, *op. cit.*, p. 286-288 ; cité et traduit dans G. Parker, *La révolution militaire*, *op. cit.*, p. 125. La citation n'a toutefois pas pu être retrouvée dans la source citée par G. Parker (qui semble la tenir de Cipolla, qui la tient lui-même de Robertson, qui ne cite pas sa source). C.M. Cipolla, *Guns and sails in the early phase of European expansion, 1400-1700*, *op. cit.*, p. 86 ; F.L. Robertson, *The Evolution of naval armament*, *op. cit.*, p. 21.

² Voir 2.1.3.

³ W. Bourne, *Inventions or devises, very necessary for all generalles and captaines, or leaders of men, as wel by sea as by land*, *op. cit.*, p. 2.

⁴ Bourne n'envisage ainsi pas d'engins incendiaires autrement qu'avec de la poudre. *Ibid.*, p. 10.

Une très nette conscience des limites

Inversement, on peut aussi constater un certain nombre de sources qui limitent fortement cette idée d'une disruption dans l'art de guerre, et qui envisagent le combat en mer dans sa continuité historique. En d'autres termes, ils envisagent l'artillerie comme un moyen supplémentaire d'arriver au même résultat, et non comme un changement technique majeur. Il s'agit dans un premier temps d'auteurs qui ne présentent pas d'alternative au combat rapproché, lequel leur apparaît comme l'issue logique de tout affrontement. Alonso de Chaves, par exemple, conçoit dans la première moitié du XVI^e siècle l'utilisation de l'artillerie — et remarque d'ailleurs que l'on peut faire « beaucoup de dommages avec celle-ci »¹ ; mais il ne la représente jamais comme une arme capable de résoudre à elle seule l'issue du combat. Celle-ci est au contraire présentée comme un outil supplémentaire dans l'arsenal du combattant, mais qui doit l'amener toujours au même point, c'est-à-dire d'en « arriver à s'arrimer » avec l'ennemi, moment où alors « tous les hommes doivent sortir avec leurs armes » et se mettre à battre l'ennemi à très courte distance — que ce soit avec des arquebuses, des piques, des flèches ou des pierres². En ce sens, l'artillerie n'apparaît chez Chaves que comme une modalité complémentaire du combat rapproché, avec ses avantages (sa puissance destructrice) mais aussi ses inconvénients (son imprécision et ses difficultés de recharge) — menant toujours vers un combat bord à bord.

Remarquons toutefois que Chaves écrit au tout début de la période, et qu'il fait relativement figure d'exception, puisque la plupart des textes théoriques envisagent la possibilité d'un combat qui se termine à distance. Mais beaucoup de ces textes prennent tout de même des distances subtiles avec l'importance de l'artillerie, qu'ils s'attachent à relativiser. Ainsi par exemple, Escalante de Mendoza distingue fortement à la fin du XVI^e siècle ceux qui se servent utilement de leur artillerie, et les autres :

Il y a une deuxième manière avec laquelle certains fournissent en armes et en artillerie leurs navires, qui est afin d'apparaître aux autres, et de sembler bien et suffisamment artillés. Ce qui est similaire à quand deux hommes saisissent leurs épées, l'un avec l'intention d'attaquer et de se défendre comme il le doit, et l'autre seulement afin d'apparaître avec

¹ A. de Chaves, *Espejo de navegantes*, *op. cit.*, p. 383.

² *Ibid.*

celle-ci aux yeux du vulgaire, afin que l'on dise qu'il porte l'épée au côté et qu'il est prêt à s'en saisir.¹

Relativisation donc de la présence de l'artillerie, qui n'apparaît pas sur les navires seulement comme un outil de combat, mais aussi comme un ornement à l'efficacité discutable. C'est en ce sens que les sources minorent le plus souvent la révolution technique de leur temps : comme un outil à l'usage imparfait, dont l'utilité serait à discuter — pour de bonnes raisons, comme on l'a déjà vu². Ainsi, en 1596, Thomas Maynarde souligne les limites à l'efficacité de l'artillerie qu'il a à son bord lors d'un voyage aux Antilles, avec un certain humour :

Nous étions à portée de mousquet, et je ne pouvais pas me rapprocher davantage, bien que nous n'ayons aucune chance de les prendre si ce n'est en abordant. Nous avons donc gâché de la poudre et des boulets, car nos artilleurs auraient à peine pu toucher la cathédrale Saint-Paul, si elle s'était tenue là.³

Il s'agit là d'un constat largement partagé par les observateurs du temps, qui découragent fortement toute utilisation de l'artillerie au-delà d'une proximité immédiate⁴ : ainsi Sir Richard Hawkins a-t-il pour maxime que « plus on est proches, meilleure est la situation »⁵, tandis que Sir William Monson résume les choses en énonçant que « celui qui tire de loin sur un navire ferait mieux d'économiser sa poudre »⁶. Enfin, Nathaniel Boteler affirme l'inefficacité de l'artillerie au-delà de la portée du mousquet⁷. On verra plus en détail tout ce qui s'oppose à une action efficace des armes à feu en mer⁸, mais force est de constater que les limites de l'artillerie sont en permanence nommées et réaffirmées par les sources contemporaines, comme autant de moyens de relativiser l'évolution ou la révolution qui a lieu dans ces tournants des XVI^e et XVII^e siècles.

¹ J. de Escalante de Mendoza, *Itinerario de Navegación*, *op. cit.*, p. 44.

² Voir 1.1.3.

³ Kenneth R. Andrews (ed.), *The Last voyage of Drake and Hawkins*, Cambridge, University press, 1972, p. 105.

⁴ Voir 3.1.1.

⁵ Sir Richard Hawkins, *The Observations of Sir Richard Hawkins. Edited from the text of 1622, with introduction, notes and appendices.*, Londres, Argonaut Press, 1933, p. 130 ; cité par N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea*, *op. cit.*, p. 216.

⁶ W. Monson, *Naval Tracts*, *op. cit.*, vol. II, p. 43.

⁷ N. Boteler, *Dialogues*, *op. cit.*, p. 295.

⁸ Voir 3.1.1.

Cette évolution ne se déroule toutefois pas de manière linéaire et simultanée à l'échelle de l'Atlantique : comme on peut s'y attendre, la compétition permanente entre nations ennemies, qui cherchent à gagner en efficacité sur leurs rivaux et adversaires sur l'eau, amène à des évolutions différenciées dans les techniques de combat entre Espagne, France, Angleterre et Pays-Bas, pour citer les principaux belligérants. Aussi faut-il à présent essayer de reconstituer ces évolutions et cette compétition, entre particularités nationales et mouvement de fond du paradigme technique de l'époque — lequel emporte dans une certaine mesure toutes les puissances européennes, mais à des vitesses et selon des manières différentes.

1.2.2. Différences nationales

Les acteurs navals du temps sont donc bien conscients que quelque chose se joue dans la manière de faire la guerre sur mer, face à l'arrivée de l'artillerie. Dès lors, dans le contexte naturellement concurrentiel de nations occupées à se faire la guerre régulièrement sur un siècle et demi, il convient de poser la question des rapidités et des modalités respectives de cette adaptation. Comment évoluent les modes de combat selon les particularités organisationnelles et politiques de chaque nation : parvient-on à isoler des singularités nationales, et si oui lesquelles ? Et comment celles-ci sont-elles perçues et interprétées à l'échelle de l'Atlantique, dans un espace connecté où les informations circulent fortement ?

Si ces pistes apparaissent stimulantes, et ouvrent la voie pour retracer les circulations et les mutations des systèmes d'armes dans l'Atlantique du début de l'époque moderne, il faut avant tout souligner un certain nombre de limites à ce développement. La principale réside dans le niveau d'unité que l'on peut attribuer à l'art naval propre à une nation en particulier. En effet, en l'absence souvent constatée d'une véritable organisation « moderne » des navires d'un royaume¹, c'est-à-dire d'un système centralisé de formation des personnels et de gestion des navires, il faut remarquer la profonde hétérogénéité de tout ce qui pourrait correspondre à une marine dans le sens moderne du terme, souvent laissée à l'initiative d'acteurs privés, agissant dans leur intérêt et en fonction de leurs conceptions nautiques propres². En d'autres termes, il est compliqué d'identifier une manière nationale de faire la guerre, lorsque celle-ci n'est pas une question qui est traitée à l'échelle de la nation. On ne saurait dès lors identifier une doctrine stable, ou des instructions officielles qui donneraient une identité à la manière de faire la guerre sur mer d'un pays. Certains documents proches de ces conceptions sont pourtant disponibles, sous la forme d'instructions nautiques, mais celles-ci sont presque toujours contextualisées, et émises dans le cadre d'une expédition précise par le personnage qui la dirige³ — parfois même

¹ Voir « Introduction ».

² Pour un réquisitoire par exemple contre les propriétaires de navires anglais qui refusent de construire des navires adaptés au service royal, voir W. Monson, *Naval Tracts, op. cit.*, vol. II, p. 238. Sur le cas espagnol, voir C.R. Phillips, *Six galleons for the king of Spain, op. cit.*, p. 24-27.

³ Voir Julian Stafford Corbett (ed.), *Fighting instructions, 1530-1816*, Londres, Navy Records Society, 1905, 366 p. mais aussi par exemple « Instruccion de la Navegacion que deben hacer las Flotas en su viaje a las Indias y la orden que han de observar asi de noche como de dia », Nav. XXI fol. 90 ; « Orden e Instruccion del modo y manera que se ha de tener para pelear en el mar » Nav. XXII, fol. 161 ; « De las instrucciones y ordenes que distribuyó Don Fadrique de Toledo para la Armada antes de salir de Cadiz a 1° de diciembre de 1624 », Nav. VI 267.

révélées une fois en mer¹ — et il s’agit là de notre meilleure approximation de ce qui est attendu des capitaines, en situation de combat. Certains auteurs pourtant atteignent un certain niveau de généralité sur ces questions, et en viennent, comme on le verra, à identifier une manière très générale de faire la guerre propre à leur contrée. Mais il s’agit généralement d’écrits polémiques, visant soit à influencer sur les manières de faire, soit à exalter la supériorité de celles-ci ; et ils demeurent en tant que tels sujets à caution. Enfin, une dernière réserve concerne la variété des acteurs du combat naval — parfois publics, et parfois privés — qui ne sauraient tous répondre, ni être influencés dans la même mesure, par des directives émises par l’administration royale². Il nous semble dès lors préférable d’envisager cette problématique sous l’angle de la notion de *cultures nationales* du combat naval, qui peuvent influencer les acteurs d’une certaine origine, sans pour autant que ce type de facteur ne soit déterminant.

Une observation permanente

Le souci des manières respectives de faire la guerre et de leurs évolutions apparaît comme une préoccupation centrale dans la littérature du temps — et l’on trouve un certain nombre de sources visant à détailler le fonctionnement d’une marine ennemie, et à la comparer avec le système propre à son propre pays : c’est particulièrement le cas entre l’Angleterre et l’Espagne. En ce sens, l’Atlantique du début de l’époque moderne apparaît comme un champ de bataille où chacun s’observe, s’épie et se guette, et tente de circonscrire l’art naval de l’ennemi, pour savoir à quoi s’attendre au moment de l’affrontement. Ainsi Sir William Monson consacre-t-il par exemple des dizaines de pages de ses *Naval Tracts*, dans la première moitié du XVII^e siècle, à détailler les différentes manières de combattre sur mer des acteurs du combat naval en Atlantique. Il établit notamment une typologie à l’échelle européenne de la question de savoir « *comment préserver ses hommes au combat* » :

Les différentes nations ont des manières différentes de préserver leurs hommes lors des combats en mer. Les Français gardent la moitié de leurs soldats à l’intérieur du navire, puis

¹ La pratique, attestée au cours de la période, a été étudiée pour le XVIII^e siècle par Olivier Chaline, « Strategy Seen from the Quarterdeck in the Eighteenth-Century French Navy » dans N.A.M. Rodger et al. (eds.), *Strategy and the Sea, Essays in Honour of John B. Hattendorf*, Boydell and Brewer, 2016, p. 19-27.

² On peut d’ailleurs noter que jusqu’en 1713, l’Espagne n’a pas une seule marine mais plusieurs flottes selon la façade (atlantique ou méditerranéenne), ce qui augmente encore les disparités. D. Goodman, *Spanish naval power, op. cit.*, p. 29-33.

les font sortir alors qu'ils font rentrer les autres à l'intérieur si l'occasion s'y prête ou si la nécessité s'en fait sentir.

Il s'attache ensuite à décrire les Espagnols :

Les Espagnols imitent leur manière de se battre à terre : c'est-à-dire avec une avant-garde, une arrière-garde, et le gros de la troupe. Ils mettent leur avant-garde sur le château avant, l'arrière-garde sur le château arrière, et le gros de la troupe au centre du navire, où réside leur force principale.

Puis les navires dunkerquois :

Les Dunkerquois se placent à plat ventre sur le pont, afin que tout projectile, petit ou grand, venant d'un ennemi, ne puisse les toucher qu'à la tête.

Enfin les Hollandais, que Monson critique bien plus sévèrement que les autres :

Les Hollandais ont obtenu ces dernières années une certaine réputation pour leurs combats sur mer, quoiqu'ils l'aient bien peu méritée [...]. J'ai montré la manière de se battre sur mer de chaque nation, et leurs souci de préserver leurs hommes du danger, mais les Hollandais, manquant eux-mêmes de courage, ont l'habitude de mettre leurs hommes en file et de leur donner à boire de la poudre à canon, et n'importe quel autre type de liqueur pour les rendre saouls le plus vite possible. Cela, en plus d'être un acte barbare et antichrétien, les préparant pour le diable alors qu'ils sont en péril de mort, se révèle souvent plus périlleux qu'efficace car il leur arrive de mettre le feu à leur propre navire ou de ne pas se reconnaître au cœur du combat, leur esprit étant absent. Alors que s'ils avaient été sobres, il est possible qu'ils eussent combattu en bon ordre.¹

Monson rédige donc un tour d'horizon des différentes techniques pour préserver les hommes à l'approche du combat, que l'on imagine fortement inspiré de sa propre expérience de marin ayant dû faire face à des navires de ces différentes provenances. Ce tableau des particularités nationales reste toutefois assez succinct, sauf dans le cas de l'Espagne. En effet, la monarchie catholique lui apparaissant comme le principal ennemi de l'Angleterre, c'est au sujet de l'Espagne que Monson entre le plus dans le détail, et il consacre une dizaine de pages à « *La mauvaise gestion des navires espagnols* »². Il y détaille tant le profil moyen des navires

¹ Il est à noter que Monson critique aussi — quoique moins sévèrement — les manières de faire des autres nations. W. Monson, *Naval Tracts, op. cit.*, vol. IV, p. 95-97.

² *Ibid.*, vol. IV, p. 63-70.

espagnols — généralement plus imposant — que leur organisation de bord, et tente de prendre de la distance par rapport à la tendance britannique à affirmer l'infériorité des navires espagnols, cherchant ainsi un tableau plus réaliste de la situation¹. Il aboutit à un panorama comparatif des forces et des faiblesses espagnoles et anglaises, l'Angleterre apparaissant de manière prévisible sous un jour favorable, quoique le jugement soit nuancé et argumenté :

Aucun homme ne peut nier que les navires du Roi d'Espagne sont plus forts que les nôtres, pour les raisons auparavant évoquées — qu'ils sont plus gros, et contiennent plus d'hommes et d'artillerie, ainsi qu'ils ont plus de contenance et donc plus de force ; comme je l'ai déjà montré dans mon récit du voyage de Cadix de 1625. Mais, selon mon argument premier, étant données l'irrésolution et l'insuffisance de leurs hommes, je préférerais avoir un navire de la Reine [d'Angleterre] face à vingt des leurs, qu'un des leurs face à dix de Sa Majesté.²

La principale force des navires britanniques apparaît donc comme la qualité de leur personnel, et Monson pousse à ce sujet la réflexion sur les causes de cet écart, ce qui l'amène à affirmer « une singulière bénédiction » favorisant l'Angleterre par rapport aux pays du sud, à savoir la difficulté de naviguer sur les côtes anglaises, qui permettrait le développement des compétences nautiques³. S'il est sans doute celui qui porte le plus d'intérêt à ces questions, il n'est pour autant pas le seul auteur anglais à leur prêter de l'importance, et l'on constate régulièrement ce souci comparatiste chez d'autres, traitant des forces et des faiblesses de la marine anglaise⁴. Préoccupation qui doit se comprendre au sein du contexte de l'Atlantique et de ses combats, où la qualité des navires d'une nation se mesure moins en termes absolus, que par rapport à leur opposition et leurs adversaires directs.

Cette attention se retrouve donc plus généralement et en sens inverse, car les Espagnols sont aussi préoccupés de ce qui se fait du côté anglais. On constate ainsi chez des auteurs espagnols

¹ « J'ai entendu plusieurs hommes de qualité, des marchands et d'autres qui avaient vécu en Espagne avant les guerres avec la Reine Elisabeth, dire beaucoup de mal des navires du Roi d'Espagne en comparaison des nôtres [...]. Et je me souviens que de vieux marins, comme John Hawkins et d'autres, ont soutenu qu'un navire de Sa Majesté pourrait battre quatre des leurs » *Ibid.*, vol. IV, p. 66.

² *Ibid.*, vol. IV, p. 67-68.

³ *Ibid.*, vol. IV, p. 69.

⁴ Voir par exemple « John Young's notes on Sea Service », dans *Ibid.*, vol. IV, p. 224 ; ou N. Boteler, *Dialogues*, *op. cit.*, p. 247.

un souci qui porte tant sur les évolutions techniques¹ que sur le thème des pratiques de combat, et de leur efficacité ; comme le théorise Escalante de Mendoza dans un mémoire inédit, conservé à l'*Archivo de India* de Séville :

La plupart du temps, il serait judicieux que nous imitions nos ennemis et leurs flottes qui se conduisent avec beaucoup de prudence. D'abord en possédant une bonne artillerie, de la poudre fine, suffisamment de munitions, et des artilleurs très adroits. C'est grâce à cela qu'ils accomplissent l'essentiel de leurs combats navals de loin sans s'accrocher à l'ennemi, et sans l'aborder jusqu'à ce qu'ils l'aient rendu à force de feu et de boulets.²

Mais ce genre d'observation ne s'arrête pas aux navires anglais, et l'on sent clairement dans des sources espagnoles une inquiétude face à l'émergence de la puissance navale hollandaise, qui risquerait de progresser, tandis que les Espagnols stagneraient. On perçoit particulièrement cette appréhension au sujet des Hollandais dans les années 1630 : ces derniers étant traditionnellement réputés pour privilégier la rapidité et le combat de loin faute d'équipage suffisant³, les récits de combats espagnols notent les changements et les inflexions dans cette stratégie. Dans un affrontement aux Antilles à la fin de l'été 1638, le capitaine général espagnol note par exemple que l'ennemi « présentait beaucoup de monde sur le pont, une chose qu'on n'avait encore jamais vue sur des navires hollandais »⁴. L'amélioration des forces navales hollandaises pousse également les Espagnols à essayer de s'adapter, notamment en insistant de plus en plus sur la nécessité d'améliorer l'artillerie face à l'efficacité toujours croissante du pilonnage à distance hollandais, comme le raconte en 1639 un survivant de la défaite des Downs :

L'artillerie est l'instrument le plus important pour parvenir à la félicité [felicidad], et celui qui sert le plus, particulièrement lorsqu'on se bat face à des navires hollandais, car ils sont adroits avec celle-ci, combattant de loin, à l'abri, sans vouloir aborder. Et notre flotte

¹ Dans son *Itinerario*, Escalante s'intéresse par exemple aux types de canons, et note que seuls les Anglais sont capables de faire des canons en fonte de qualité. J. de Escalante de Mendoza, *Itinerario de Navegación, op. cit.*, p. 44.

² Juan Escalante de Mendoza, « Medios navegación de armadas » AGI Patronato 260, N.2 R.45. On peut noter que les mêmes remarques seront exactement reprises dans les ordres de Philippe II au duc de Medina Sidonia en 1588. « Instructions du 1^{er} avril 1588 », dans Cesáreo Fernández Duro, *La Armada invencible*, Madrid, Est. tipográfico « Sucesores de Rivadeneyra », 1884, vol. II, p. 5-13.

³ N. Boteler, *Dialogues, op. cit.*, p. 247. Voir aussi « 1639 - Carta de D. Francisco Feijo dando cuenta de la perdida de los Navíos de Dunquerque », Nav. VII f°85.

⁴ « 1638 — Relación que D. Carlos de Ibarra envió de la Mar... », Nav. VII f°18. On peut ajouter que lors des deux premières guerres anglo-hollandaises, les navires des Provinces-Unies sont tenues par les Anglais comme redoutables à l'abordage.

manquait tellement d'artilleurs, qu'alors que l'ennemi en avait deux par pièce avec un assistant, nous n'arrivions pas à un artilleur pour 4 pièces, et beaucoup de navires n'avaient pas 4 artilleurs ; dont la plupart ne servaient à rien.¹

Le souci de documenter les pratiques ennemies se prolonge donc par un retour critique sur la situation particulière de la flotte espagnole — montrant encore que l'art de la guerre sur mer s'appréhende par comparaison ; en l'occurrence sous l'angle d'un retard espagnol dans l'adoption de l'artillerie.

Ces descriptions, et ces observations empiriques — faites littéralement sur l'eau, au gré des rencontres et des combats — se prolongent par un souci de capter la théorie de l'ennemi. On constate ainsi un réel souci documentaire dans les sources de la période ; à travers le désir d'importer et de traduire les traités qui paraissent à l'étranger, par exemple dans le cas anglais : ainsi dès les années 1550-1560 on voit des tentatives anglaises de se procurer et de traduire le manuel de référence espagnol pour l'instruction des marins, *l'Arte de Navegar* de Martin Cortes, paru en 1551. Celui-ci est ensuite adapté par William Bourne, qui en fait une version plus adaptée au public anglais sous le titre du *Regiment for the Sea*, lequel devient un grand succès public, réimprimé une dizaine de fois². La fréquentation des archives espagnoles révèle d'ailleurs que la monarchie ibérique était parfaitement consciente de ce genre de danger, puisque celle-ci peut censurer certains ouvrages, afin de limiter les risques de dispersion de ces connaissances. Ainsi trouve-t-on à Séville un mémoire d'Escalante de Mendoza, qui fait référence à son *Itinerario de navegacion de las mares y tierras occidentales* — ouvrage souvent cité ici en raison de sa très grande richesse documentaire. Escalante rappelle l'impossibilité d'obtenir l'autorisation du roi pour faire imprimer l'ouvrage :

[Escalante de Mendoza] a écrit un livre pour Votre Majesté du nom d'*Itinerario de navegacion de las mares y tierras occidentales* où il y décrit toutes les navigations du monde, et particulièrement celles du quart occidental ; livre qui a été vu, examiné et approuvé par les conseillers de Votre Majesté des conseils royal et des Indes, avec des avis d'astrologues, de cosmographes et de marins prestigieux ; et ces divers conseils l'ont vu et

¹ « 1639 — Carta de D. Francisco Feijo dando cuenta de la perdida de los Navíos de Dunquerque. » Nav. VII f°87

² William Bourne, *A regiment for the sea: and other writings on navigation*, Cambridge, Hakluyt Society at the University Press, 1963, p. 284.

examiné, et ne l'ont pas laissé imprimer, car il est apparu aux uns et aux autres qu'en l'imprimant, celui-ci pourrait passer dans des mains ennemies.¹

On retrouve ici le désir de secret caractéristique de la monarchie espagnole sur ces questions stratégiques², qui indique en creux la circulation de techniques caractéristique de ce début de l'époque moderne en Atlantique — spécialement sur des questions aussi cruciales que la guerre sur mer. En ce sens, l'Atlantique apparaît bien comme un terrain d'espionnage tout autant que de guerre en cette période de recomposition du combat naval : où chacun s'attache à observer l'adversaire pour pouvoir se situer, et savoir efficacement à quoi s'attendre au moment du combat. Précisons toutefois qu'une multitude de facteurs entrent en compte dans cette question, et il convient de se garder d'inscrire tout cela dans une téléologie du progrès technique, qui lirait ces jugements des différents acteurs sur la qualité de leurs techniques en fonction du perfectionnement de l'artillerie : on a vu que les acteurs ont pendant longtemps une vision plus nuancée et plus complexe de ce qui donne l'avantage au combat. Cela étant, on perçoit effectivement au cours de la période une attention croissante portée à la question de l'artillerie et des artilleurs, qui prennent une place croissante dans les débats sur les qualités respectives des marines atlantiques.

Particularités nationales dans le combat

Une fois observée la centralité de cette question pour les acteurs de l'époque, il faut maintenant entrer dans la dimension plus concrète de ces cultures nationales de la guerre sur mer, et voir ce que ces auteurs remarquent et notent. Si l'on a pu voir que Sir William Monson isolait un certain nombre de traits propres à chaque pays, ceux-ci restent très localisés, propres à la question de la préservation des hommes en plein abordage. Or les auteurs de l'époque identifient des particularités plus larges en comparant les modes d'action respectifs, autour notamment de l'idée générale, souvent émise dans l'historiographie, d'une prédilection espagnole pour l'abordage. Carlo Cipolla, par exemple, émet l'idée que « les Espagnols continuèrent de surcharger leurs navires de soldats dans le cadre de leurs tactiques

¹ « Juan Escalante de Mendoza : medios navegación de armadas » — AGI Patronato 260, n.2, R.45

² La pratique n'est en effet pas exceptionnelle au sein de la monarchie espagnole : Samir Boumediene a ainsi étudié le processus de collecte des savoirs indigènes à travers l'*Histoire naturelle de Nouvelle-Espagne* de Francisco Hernandez dans la décennie 1570, compilés en plus de 3000 chapitres — et confisqués par Philippe II par peur que l'ouvrage ne passe en des mains étrangères. Samir Boumediene, *La colonisation du savoir : une histoire des plantes médicinales du Nouveau monde, 1492-1750*, Vaulx-en-Velin, les Éditions des mondes à faire, 2016, p. 117-122.

d'abordage »¹ jusqu'au XVII^e siècle. Particularité qui marquerait selon lui le retard pris par l'Espagne sur l'Angleterre et la Hollande, dont les navires tendraient à devenir plus rapides et plus agiles, dans le sens du progrès en somme.

De fait, certains contemporains prêtent effectivement cette force aux Espagnols — corollaire direct de navires généralement plus gros, et donc plus favorables pour un abordage, étant plus hauts sur l'eau². L'Espagnol Don Cristobal de Barros le remarque notamment lorsqu'il se plaint de la trop faible taille des navires qu'on lui ordonne de construire :

Les navires destinés à faire la guerre doivent être forts, rapides, et fabriqués avec beaucoup de solidité. Pour qu'ils soient forts, ils doivent être grands, afin qu'ils puissent porter beaucoup d'hommes et de l'artillerie lourde [...] et au moment d'aborder, le navire le plus fort et le plus gros profitera de sa puissance et pourra couler l'autre, car la puissance va toujours de pair avec la taille des navires.³

Il est effectivement vérifiable, malgré les difficultés à établir des tonnages fiables⁴, que les navires espagnols étaient en moyenne plus imposants que ceux des autres nations, ce qui rejoint la perception des contemporains. Ainsi Sir William Monson remarque-t-il la chose en pleine guerre anglo-espagnole en 1602, relatant comment il a réussi à se sortir d'une situation difficile à la voile, en énonçant que « la rapidité à la voile des navires compte bien, et représente même le principal avantage à la mer, et de fait le seul atout sur lequel nous puissions compter dans notre guerre contre les Espagnols »⁵. En filigrane, il signifie par là que l'avantage de la taille et de la puissance appartient aux navires ibériques. Se dessinent en fait deux logiques concurrentes : du côté espagnol, des navires imposants et qui possèdent donc un avantage à l'abordage, et du côté britannique ou hollandais, des navires plus rapides et agiles⁶, capables de

¹ C.M. Cipolla, *Guns and sails in the early phase of European expansion, 1400-1700*, *op. cit.*, p. 86 ; thèse reprise de Michael Lewis, *The Spanish Armada*, Londres, Batsford, 1960, 216 p. Mentionnons toutefois que C. Cipolla relie cette caractéristique à l'identité largement méditerranéenne de l'Espagne, qui serait incapable de se déprendre des tactiques d'abordage et d'éperonnage propres à la galère. Outre le caractère hautement essentialisant et très discutable de cette affirmation concernant une monarchie composite, dont les navires et les navigateurs présentent des particularités régionales fortes, rappelons l'importance de la galère dans le perfectionnement du combat d'artillerie à distance — déjà soulignée en 1.1.3. On trouve des idées proches dans C. Martin et G. Parker, *Le Dossier de l'Invincible Armada*, *op. cit.*, p. 221, 247.

² Voir 3.2.1.

³ AGI Indiferente 2661.

⁴ C. Martin et G. Parker, *Le Dossier de l'Invincible Armada*, *op. cit.*, p. 361. Voir aussi 2.1.1.

⁵ W. Monson, *Naval Tracts*, *op. cit.*, vol. II, p. 180.

⁶ C'est notamment le cas des galions anglais à la fin du XVI^e siècle, puis des frégates hollandaises à partir des années 1620-1630. Voir 1.1.1.

fuir une situation de danger et de combattre de loin. Ce jugement est d'ailleurs loin d'être une simple impression des sources anglaises, car il est repris dans certaines sources espagnoles, par exemple dans des instructions de flotte de Don Fadrique de Toledo en 1624 :

L'expérience nous montre qu'escarmoucher de loin avec l'artillerie donne l'avantage à l'ennemi, de la même manière que nous le possédons quand nous nous battons main à main. Aussi convient-il de ne pas tirer avant qu'ils soient suffisamment proches pour que les mousquets fassent des dégâts¹.

Cette impression de supériorité des Espagnols en termes de taille a des conséquences très pratiques dans les affrontements qui se déroulent — les Espagnols cherchant l'abordage, et leurs ennemis cherchant à l'éviter. C'est ce que remarque Sir William Monson dans une diatribe enflammée adressée à Sir Robert Cecil, secrétaire de la reine Elisabeth, où il détaille les insuffisances dans l'organisation des navires anglais, et où il énonce que « ces abus sont bien connus des Espagnols, ce qui conduit leur général à la mer Zibiaur à ne rien désirer davantage qu'aborder l'un des navires de Sa Majesté »².

Si la supériorité des Espagnols à l'abordage semble ainsi faire l'objet d'un consensus, la question du combat à distance s'avère plus compliquée et débattue. En effet, s'il a souvent été avancé une supériorité hollandaise et surtout anglaise du point de vue de l'artillerie³, il est manifeste que la question est plus nuancée aux yeux des contemporains — y compris des Anglais. On peut tout d'abord remarquer que c'est bien la volonté d'augmenter la puissance de feu de manière massive qui conduit à la construction de très grands bâtiments, comme le *Sovereign of the Seas* de Charles Ier — avec le désir d'atteindre le chiffre symbolique des 100 canons⁴ — signe que l'Angleterre cherche avant tout à massifier l'armement de ses navires.

¹ « 1624 — De las instrucciones y ordenes que distribuyó Don Fadrique de Toledo para la Armada... », Nav. VI f°272

² W. Monson, *Naval Tracts, op. cit.*, vol. II, p. 239.

³ Cela a notamment été l'un des grands facteurs explicatifs de la victoire anglaise sur l'Armada de 1588, par l'historiographie britannique — arguant d'une supériorité dans le maniement de l'artillerie, malgré une infériorité en nombre de pièces. Ce dernier élément a depuis été considérablement relativisé, voire contredit par les découvertes documentaires dans les archives espagnoles, et l'appréciation générale sur les puissances de feu respectives a été affinée par l'attention portée par G. Parker et C. Martin sur les chariots portant les pièces d'artillerie anglaises et espagnoles, même s'ils ne se déprennent pas toujours de cette idée d'une supériorité globale anglaise. Voir Marcelino de Dueñas Fontán, « Introducción » dans José Ignacio González-Aller Hierro, Jorge Calvar Gross et María del Campo Mérida Valverde (eds.), *La batalla del mar océano: corpus documental de las hostilidades entre España e Inglaterra (1568-1604)*, Madrid, Ministerio de defensa, 1988, vol.V, p. 18-19 ; C. Martin et G. Parker, *Le Dossier de l'Invincible Armada, op. cit.*, p. 249-262. Voir 1.1.3.

⁴ Voir 1.1.2.

Surtout, une bonne partie des sources anglaises fait état d'un certain nombre de carences dans le maniement de l'artillerie anglaise. Ainsi William Bourne, écrivant dans les années 1570, remarque-t-il en préambule de son *Arte of shooting in great Ordnance* que :

La raison qui m'a poussé à écrire ce vulgaire volume est celle-ci, que nous autres Anglais n'avons jamais été considérés jusqu'à des jours récents comme de bons artilleurs.¹

Ces critiques demeurent assez longtemps dans les sources anglaises, alors même que le combat à distance est censé constituer leur point fort — par exemple dans un mémoire anonyme du premier quart du XVII^e siècle, où l'on déplore encore que :

On manque de tels artilleurs capables, de telle manière que je crains pour notre succès du fait de leurs insuffisances à chaque fois que nous nous retrouvons à combattre un ennemi en mer.²

Les raisons de ce retard apparaissent multiples, mais un auteur comme William Bourne l'attribue avant tout au manque de connaissances théoriques et d'ouvrages d'apprentissage, comparés aux autres nations européennes :

Pour ce qui concerne les connaissances qui se rapportent [à l'usage de l'artillerie], d'autres nations et d'autres pays les ont à un meilleur niveau, comme les Italiens, les Français ou les Espagnols, car les Anglais ont eu peu d'instructions si ce n'est ce qu'ils ont appris des Hollandais ou des Flamands à l'époque d'Henri le huitième.³

Le système plus général de formation au métier d'artilleur se trouve au centre des critiques anglaises. William Bourne, toujours, dénonce un fonctionnement de la profession largement artisanal, aboutissant à un personnel sous-qualifié et jaloux de son savoir, qui ne permet pas une transmission satisfaisante des connaissances:

Il est possible qu'un grand nombre de personnes ne m'aient pas en raison de ce livre : certains car ils pensent avoir de meilleures connaissances sur ces questions que moi, et d'autres seront peut-être offensés, car ils préféreraient que ces choses ne soient connues que par eux. D'autres enfin pourraient être des artilleurs, qui sont dans leur ensemble ignorants de ces choses, et qui voudraient que leur ignorance passe inaperçue. [...] Je pense qu'il est important que l'on sache qu'un certain nombre d'artilleurs, et de maîtres artilleurs

¹ « Preface to the Reader », dans W. Bourne, *The Arte of shooting in great Ordnance*, *op. cit.*

² « The necessity for maintenance of the shipping of this kingdom » Rawlinson A 192, f°395

³ *Ibid.*

notamment, se révèlent insuffisants et incapables dans ces choses, et sont globalement ignorants, ne tirant leur légitimité de rien d'autre que de leur ancienneté, et du fait qu'ils aient servi comme artilleurs si longtemps. Pour ces raisons je pense qu'il est très nécessaire qu'ils aient de bonnes instructions.¹

Et de fait, les sources anglaises regorgent de plaintes concernant le niveau moyen de leurs artilleurs et les causes de cette faiblesse, par exemple Sir William Monson se plaignant que « les artilleurs, à la charge de qui l'on confie la force du navire, obtiennent leurs places davantage par leur argent que par leurs mérites »². La vénalité de ces offices apparaît effectivement générale, et semble constituer un problème central pour la qualité des équipages — puisqu'elle est aussi l'indice de l'absence d'examens suffisants pour atteindre le poste d'artilleur, comme le détaille longuement un mémoire du début du XVII^e siècle :

L'artilleur est l'instrument spécial, par les talents et l'expérience duquel l'artillerie lourde peut développer la furie qui mènera à la victoire [...]. Mais on trouve peu d'artilleurs compétents, et d'aucuns sont devenus artilleurs sur certains des navires les plus prestigieux de Sa Majesté par fraude, en achetant d'un artilleur un certificat de leur suffisance, prétendant à ce dernier n'aspirer qu'à un poste sur une petite forteresse de la Tamise. Et avec de tels certificats et de l'argent ils parviennent à des postes d'artilleur comme celui du *Saint Andrew* et d'autres navires comparables. L'un d'eux est venu à moi avec un tel certificat, signé par un artilleur éminent de la marine, et en l'interrogeant il est apparu qu'il ne pouvait me dire le poids d'aucun boulet de fer, ni la taille d'aucune pièce d'artillerie. Et ces hommes n'apprennent rien à leurs assistants, et refusent de s'entraîner de peur que l'on découvre leurs faiblesses, comme de prendre à leurs côtés quelqu'un qui ait plus de compétence qu'eux, de peur de se couvrir de ridicule. [...] Par quoi l'on voit que sa Majesté est abusée, et le royaume affaibli, alors que si l'on enquêtait sur la compétence de ces artilleurs, et sur la manière dont ils ont obtenu leurs postes, et que les plus insuffisants étaient renvoyés et des hommes capables mis à leurs places. Et si ceux qui achètent et vendent ces places étaient sévèrement punis, alors ces abus seraient réformés.³

On le voit, il convient d'affiner le tableau habituellement dépeint d'une marine anglaise efficacement disposée autour d'une artillerie efficace : les sources anglaises elles-mêmes font

¹ *Ibid.*

² W. Monson, *Naval Tracts, op. cit.*, vol. II, p. 241.

³ « Grievances presented to the Last Parliament concerning the Decay of Shipps and Marryners », Rawlinson A 192, f°350. Les travers des artilleurs — discipline, incompétence, absentéisme — sont aussi soulignés par la commission d'enquête de 1618. A.P. Macgowan (ed.), *The Jacobean commissions of enquiry 1608 and 1618, op. cit.*, p. 284.

état de dysfonctionnements notables dans l'organisation de l'artillerie — et sont parfois étonnamment élogieuses concernant la qualité de l'artillerie espagnole¹. Il est d'ailleurs frappant de constater que toutes ces plaintes tendent généralement à réclamer un plus grand contrôle de la part du pouvoir royal sur la formation d'artilleur² — ce qui ressemble en fait, paradoxalement, au modèle espagnol de contrôle et de validation des compétences par l'autorité centrale³ pourtant souvent décrié⁴.

Malgré les incertitudes concernant les qualités respectives des navires anglais, hollandais ou espagnols à des périodes différentes — signe sans doute de l'hétérogénéité de ces ensembles nationaux, à laquelle nous faisons référence en préambule — se dégage malgré tout le tableau de puissances atlantiques aux aguets. Dans une période de recomposition profonde de l'art de la guerre sur mer, du fait de l'importance croissante de l'artillerie, les différentes puissances européennes témoignent d'un intérêt certain pour ce qui se fait ailleurs, et pour les savoir-faires que les autres puissances développent. En dépit de certaines divergences selon les auteurs, demeure le tableau général d'une Espagne encore très marquée par les manières antérieures de combattre, insistant sur l'importance de la masse et de la puissance des navires, et du souci de l'abordage ; face à des adversaires anglais et hollandais misant sur la vitesse et l'artillerie⁵. Mais une attention portée aux sources internes à ces nations, notamment anglaises montre pourtant que leurs évolutions sont moins évidentes qu'il n'y paraît, et que la faiblesse du contrôle étatique souvent vantée pour sa souplesse, apparaît au contraire aux contemporains comme l'une des principales insuffisances pour aboutir à une force navale fiable et efficace.

¹ Voir « John Young's notes on Sea Service », W. Monson, *Naval Tracts, op. cit.*, vol. IV, p. 224.

² On trouve d'ailleurs le même genre de réflexion quant à l'attribution des titres de capitaine et de master — voir « The examination of captains and masters » dans Rawlinson A 192, f°200

³ B. Cossart, *Les artilleurs et la Monarchie catholique, op. cit.*

⁴ Norbert Elias détaille ainsi longuement les pesanteurs d'un système espagnol trop attaché selon lui au modèle de l'armée terrestre — par opposition avec la souplesse anglaise, qui serait adaptée aux modifications nautiques du temps. Norbert Elias, *The Genesis of the Naval Profession*, Dublin, University College Dublin Press, 2007, p. 95-103.

⁵ Marquons toutefois que nous nous démarquons de la téléologie attachée à ce constat par C. Cipolla par exemple : il n'est en aucun cas évident sur le moment qu'il s'agit là d'un progrès — et les sources anglaises expriment au contraire, comme on l'a vu, des regrets face à leur incapacité à rivaliser à l'abordage.

2. La préparation du combat

2.1. Le navire à la mer

2.1.1. Types de navires et fonctions

Dans la perspective du combat, et à l'intérieur du contexte mental et technique préalablement exposé, il faut à présent affronter la question très matérielle des navires employés. Non plus dans un cadre global de long terme, où l'on a pu voir une tendance à l'affinement et l'amélioration des capacités nautiques des navires, mais dans la diversité des options réellement présentes à la période qui nous intéresse. Sur quels types de navires se battait-on, et que disent-ils des contours du combat ?

Si le problème des galères sera traité ultérieurement¹, il convient néanmoins d'envisager les grandes catégories selon lesquelles les contemporains identifient et classent les différents navires à voile — notamment ceux auxquels ils font face. Il s'agit là principalement du statut (marchand ou militaire) et de la taille du navire en question (et plus précisément de sa hauteur sur l'eau) — même si une certaine prudence par rapport aux sources s'impose.

Mesures et appellations

Les typologies que l'on pourrait établir présentent en effet plusieurs limites : la plus évidente pourrait d'abord être la diversité des pratiques entre nations européennes, mais on constate dans les faits une certaine continuité, au moins en termes de catégories². Ainsi l'inconvénient essentiel à l'établissement de classes stables, même *a posteriori*, réside-t-il dans la question fondamentale de la commensurabilité. On serait en effet tenté de procéder, comme aux siècles suivants, par tonnage ou par nombre de canons pour isoler différents gabarits ou rangs de navires, notamment pour classer les navires les plus standardisés appartenant aux embryons de marine de l'époque³. Le problème est qu'il n'existe pas de moyen réglementaire et unifié pour

¹ Voir 2.2.3.

² Ce sont toujours plus ou moins la distinction navire marchand/navire de guerre ; et la taille du navire — en Angleterre comme en Espagne.

³ Les spécifications et le cloisonnement entre les classes deviennent de plus en plus nets, notamment après 1710 dans la Navy, processus d'homogénéisation qui devient de plus en plus drastique au long du XVIII^e siècle, comme l'a notamment étudié Jean Meyer — voir Jean Meyer, « L'évolution de la guerre maritime et de son matériel » dans Jean Meyer, José Merino et Martine Acerra (eds.), *Les marines de guerres européennes : XVII-XVIIIe siècles*,

le calcul des capacités, même au sein d'une même nation, et même d'une ville comme Séville¹. Ainsi, si l'unité du tonneau est généralement utilisée internationalement, celui-ci n'a pas la même valeur en Angleterre ou en Espagne, par exemple² ; et une marine profondément composite comme pouvaient l'être les flottes espagnoles fait cohabiter des navires qui n'ont pas été construits au même endroit, et dont les unités de mesure sont généralement différentes. Comme le remarque à la fin du XVI^e siècle Escalante de Mendoza, comparant les mesures au Pays Basque, où une bonne partie des navires sont construits, et en Andalousie, où les navires sont mis en service à Séville, « dix toneladas de Biscaye valent douze des nôtres, et cela varie ainsi de l'un à l'autre de vingt pour cent »³. Les mesures pourraient toutefois être relativement convertissables à partir de ce genre d'équivalence, mais le problème est que les sources ne précisent pas souvent de quelles *toneladas* il est question, et l'on se retrouve communément à essayer de restituer un tonnage global à partir d'unités pouvant considérablement varier. En outre, quand bien même on parviendrait à une sorte de table de conversion, une difficulté supplémentaire réside dans l'application de ces mesures : ainsi le tonnage était-il généralement déterminé en Espagne à partir du nombre littéral de tonneaux (*pipas*⁴) que l'on pouvait faire entrer dans le navire, nombre qui peut grandement varier en fonction de sa disposition interne⁵. Enfin, celui-ci était rarement recalculé avec précision en cas de modification du navire, par exemple s'il passait d'un usage commercial à un usage plus exclusivement militaire ; ou même

Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1985, p. 123-133 ; Brian Lavery, *The ship of the line*, Londres, Conway maritime press, 1983, p. 75 ; Jean Boudriot, *Le Vaisseau de 74 canons*, Grenoble, Éditions des Quatre Seigneurs, 1973, vol. I, p. 19-31.

¹ Eduardo Trueba, « Tonelaje mínimo y arqueo de buques en Sevilla, siglo XVI », *Revista de Historia Naval*, 1988, n° 20, p. 33-61. Huguette et Pierre Chaunu insistent aussi longuement sur les incertitudes de la collecte de tonnages précis : Huguette Chaunu et Pierre Chaunu, *Séville et l'Atlantique, 1504-1650*, Paris, A. Colin, 1955, vol. I, p. 130-146 et 293-305.

² Marcelino de Dueñas Fontán, « Introducción » dans José Ignacio González-Aller Hierro, Jorge Calvar Gross et María del Campo Mérida Valverde (eds.), *La batalla del mar océano: corpus documental de las hostilidades entre España e Inglaterra (1568-1604)*, Madrid, Ministerio de defensa, 1988, vol.V, p. 7.

³ Juan de Escalante de Mendoza, *Itinerario de Navegación : de los mares y tierras occidentales*, Madrid, Museo Naval, 1985, p. 42. Escalante de Mendoza étant andalou, il compare ainsi les toneladas qu'il connaît le mieux (celles de Séville) avec celles du principal centre de production de navires dans l'Espagne de l'époque (le Pays basque).

⁴ Une *tonelada* correspondant à deux *pipas* de vin ou d'eau. M. de Dueñas Fontán, « Introducción », art cit, p. 10.

⁵ Certaines formules mathématiques, établies par les officiels de la *Casa de contratación*, finirent toutefois par être mises au point à force d'expérience pour calculer le tonnage à partir des dimensions principales du navire (quille, hauteur, largeur) et ainsi gagner du temps — mais cela alourdit le problème plus que cela ne le simplifie en réalité : en l'absence de systématisme de la formule (on en compte cinq différentes), et faute de connaître laquelle a été employée ou si c'est la méthode empirique qui a été adoptée, la mesure finale n'apparaît pas plus fiable ni comparable à d'autres navires. *Ibid.*, p. 15-18. Sur les différentes méthodes utilisées en Grande-Bretagne pour calculer le tonnage — qui sont tout aussi variables — voir Michel Daeffler, *Formes de carène et navires de combat: l'invention du vaisseau de ligne en Angleterre (1560-1642)*, Caen, France, Centre de recherche d'histoire quantitative, 2004, p. 57-64.

si l'on venait à ajouter un troisième pont¹. Il est donc difficile de prendre pour argent comptant les dénominations émises par les différentes sources ; même si de telles tentatives ont pu être lancées pour différents projets de reconstitution². Dans tous les cas et pour ce qui concerne directement cette étude (à savoir l'utilisation fonctionnelle du navire davantage que l'histoire des techniques de construction navales), il apparaît plus prudent et réaliste de prendre ces capacités comme des indications : par exemple lorsqu'un auteur vient à comparer les mérites respectifs de navires de 1000 et de 500 ou 300 tonneaux, il convient de le prendre moins comme une mesure précise que comme un *ordre d'idée* et l'exposition d'une philosophie générale d'allègement ou au contraire de massification des navires.

Il reste cependant l'idée d'une certaine labilité des appellations, qui se retrouve largement confirmée si l'on considère la question des types de navires³. Si en effet quantité de travaux se sont penchés depuis longtemps sur la genèse du galion, comme navire mixte et point d'équilibre architectural issu à la fois de la caraque de tradition nordique, de la galère méditerranéenne et de la caravelle⁴, une certaine confusion demeure malgré tout dans cette taxinomie, et l'on pourrait reprendre telle quelle l'appréciation d'un auteur portugais émise vers 1565 :

Les noms d'espèces et de façons de bateaux et de navires, d'un type ou d'un autre, sont presque incompréhensibles ; tant du fait de leur variété, qu'en raison des changements innombrables au fil du temps, et en fonction des lieux. Le même type de navire ou de bateau aura un nom en Espagne, un autre nom en France, et encore un autre en Italie. En Espagne ils appellent *naos* ce qu'en Italie on appelle *carraque*, et en Allemagne *hulk*⁵.

Du fait de la rareté des illustrations précises et contemporaines de navires, et de leur connexion avec un nom de navire défini, on ne peut qu'aller dans ce sens — et pour reprendre

¹ Mariano Cuesta Domingo, « Introduction » dans D. García de Palacio, *Instrucción náutica*, Madrid, Museo Naval, 1993.

² Éric Rieth et René Burlet, « Essai de restitution d'un bâtiment de 400 toneladas, d'après Diego García de Palacio (1587) », *Histoire & Mesure*, 1988, vol. 3, n° 4, p. 463-489.

³ On peut retrouver cette difficulté typologique dans les longs développements que Huguette et Pierre Chaunu consacrent à la distinction plus importante pour les navires marchands dans le *Livre de Registres* de la Casa de Contratacion, entre les termes *navío* et *nao*, qui fluctuent et se recourent partiellement. H. Chaunu et P. Chaunu, *Séville et l'Atlantique, 1504-1650*, *op. cit.*, vol. I, p. 276-279.

⁴ Donald MacIntyre, *The adventure of sail 1520-1914.*, Londres, Ferndale, 1979 ; B. Lavery, *The ship of the line*, *op. cit.*, p. 10 ; Laszlo Veres et Woodman, Richard, *The Story of Sail*, Londres, Chatham Publishing, 1999, p. 63 ; Julian S. Corbett, *Drake and the Tudor navy, with a history of the rise of England as a maritime power*, Londres, Longmans, Green and Co, 1898, p. 26-27. Voir 1.1.1.

⁵ Fernando Oliveira, *O Livro da fábrica das naus*, Cité par Carla Rahn Phillips, *Six galleons for the king of Spain: imperial defense in the early seventeenth century*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1986, p. 39.

les mots de N.A.M. Rodger, « le laxisme avec lequel le terme était utilisé au seizième siècle n'a d'égal que la libéralité avec laquelle les auteurs contemporains l'appliquent à peu près à tout ce qui flotte »¹. Il ne s'agit pas toutefois de nier l'évolution générale ainsi soulignée par l'historiographie, déjà documentée ici², vers des navires plus fins, plus maniables, au plan de voilure plus fractionné, et traditionnellement plus armés en artillerie que leurs prédécesseurs — généralement désignés comme des galions. Mais on se gardera d'en faire un signe d'identification sûr, dont la simple mention permettrait de déduire des caractéristiques fiables du navire en question : non seulement les illustrations dont on dispose sont trop rares et d'une exactitude trop incertaine pour identifier un modèle fiable, mais on trouve des galions de tonnages pouvant varier du simple au quadruple, et à bien des égards, l'appellation peut paraître comme une catégorie fourre-tout pour l'administration des flottes des Indes³.

On adoptera donc la philosophie générale d'une distance prudente vis-à-vis des appellations formulées par les sources. Et dans la mesure où c'est avant tout la question du combat qui nous préoccupe, on les prendra moins comme des appréciations *absolues* que comme des indications *relatives* : aussi sera-t-il préférable de comprendre les tonnages donnés au début d'une bataille comme une estimation du rapport de force et de taille des navires, et non comme un élément permettant de déduire des performances nautiques (de toute façon soumises à bien d'autres variables). De la même manière, lorsqu'un *galeon* ou un *warship* est mentionné, il convient de le comprendre surtout comme un indice de la spécialisation du navire pour la guerre, et donc de son armement plus important et de son équipage plus aguerri par opposition à des *naos* ou des *merchantmen*, et non comme un outil permettant de déduire des caractéristiques architecturales ou fonctionnelles du navire. Dans le cadre du combat c'est donc avant tout sur les caractéristiques relatives entre adversaires que notre attention devra se porter.

Marchands et navires de guerre

La première indication marquante, celle qui revient le plus souvent, est l'identification d'un navire selon son statut civil ou guerrier. Les auteurs de l'époque perçoivent en effet une réelle

¹ N. A. M. Rodger, *A naval history of Britain, 660-1649: The Safeguard of the Sea*, Londres, Harper Collins/National maritime museum, 1997, p. 212.

² Voir 1.1.1.

³ Carla Rahn Philips montre à quelques décennies d'écart des galions de moins de 100 *toneladas* comme de plus de 300, et en 1558 une même flotte comporte un galion de 156 *toneladas* et six autres de 367 *toneladas* de moyenne. C.R. Phillips, *Six galleons for the king of Spain*, *op. cit.*, p. 42-43.

différenciation fonctionnelle entre navires de guerre et navires commerciaux. Ainsi, par exemple, Sir Henry Mainwaring fait-il régulièrement dans son *Seaman's dictionary* une distinction nette entre navires de commerce et navire de guerre sur tous les plans :

La Cuisine est l'endroit où l'on arrange les vivres, et cette pièce doit être placée en différentes parties du navire, selon sa fonction. Dans les *merchantmen*, qui doivent utiliser toute leur cale pour les marchandises et ainsi stocker les vivres dans l'entrepont, il vaut mieux avoir la cuisine dans le château avant [...] ; car aussi au combat ils présentent leur poupe et non pas leur proue¹, et ce sera ainsi moins inconvéniént : par ailleurs ils n'ont pas tellement d'artillerie vers l'avant, et le poids de la cuisine ne sera donc pas si gênant². Mais sur un *man-of-war* il est très gênant d'avoir la cuisine à l'avant du navire ou dans le château avant.³

On le voit, Mainwaring envisage donc deux types de navire entièrement distincts, dont les organisations internes varient, ainsi que les manières de combattre. Dans la mesure où le placement d'une cuisine implique souvent la mise en place d'un four en pierre⁴, il ne s'agit pas simplement de différences cosmétiques ou éphémères. On constate pourtant une grande hybridité et une polyvalence fonctionnelle certaine, touchant essentiellement à l'organisation des forces navales de l'époque : la construction de navires royaux étant faible en Angleterre, et plus importante quoique notoirement insuffisante en Espagne⁵, la mise en place de toute opération d'ampleur impliquait la réquisition de navires privés contre dédommagement — donc la capacité de les transformer en navires de guerre moyennant peu d'efforts⁶. La chose est

¹ Il est difficile de savoir ce à quoi fait référence Mainwaring ici — mais on peut faire l'hypothèse qu'un navire marchand étant moins armé qu'un navire de guerre, il cherche à présenter à l'ennemi l'endroit le plus élevé — et donc de l'abord le plus difficile — à savoir le château arrière. Inversement, on a vu qu'un navire de guerre concentre une bonne partie de sa puissance de feu près de sa proue jusque tard dans la période. Voir 1.1.3. & 3.2.1.

² On peut remarquer ici un souci d'équilibre des poids au sein du navire — cherchant à alléger la proue, pour éviter que le navire ne « laboure » (ou ne « pioche ») en mer.

³ G.E. Mainwaring (ed.), *The life and works of Sir Henry Mainwaring*, Londres, Navy Records Society, 1920, vol. II, p.131.

⁴ Peter Richard Valentine Marsden et Douglas McElvogue, *The Mary Rose: your noblest shippe: anatomy of a Tudor warship*, Portsmouth, Mary Rose Trust, 2009, p. 124-125, 133-135.

⁵ C.R. Phillips, *Six galleons for the king of Spain*, *op. cit.*, p. 15 ; David Goodman, *Spanish naval power, 1589-1665: reconstruction and defeat*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997, p. 129.

⁶ On peut noter que cette pratique — ainsi que l'insuffisance des dédommagements en cas de perte — a lourdement handicapé la construction navale privée anglaise comme espagnole, les armateurs ne voulant pas courir le risque de tout perdre en raison d'un échec royal. Ce qui les a donc amenés sur le long terme soit à réduire au minimum la construction de navires dans le cas espagnol, soit à les construire de manière à les rendre impropres à être réquisitionnés pour la guerre dans le cas anglais, en rapprochant trop les ponts par exemple. *Ibid.* ; C.R. Phillips, *Six galleons for the king of Spain*, *op. cit.*, p. 31 ; « Concerning the shipping of this kingdom » Rawlinson A 192 f°194.

particulièrement nette dans les flottes de Nouvelle Espagne, où la confusion sémantique est fréquente et où un navire pouvait jouer le rôle d'un galion de guerre à l'aller, et de transport de marchandises au retour¹. Comme le résume Sir Julian Corbett au sujet de la marine anglaise, « il suffisait, pour les transformer en navires de guerre utilisables, de les équiper avec des batteries de canons à l'avant et à l'arrière, et avec des *close fights* ou des barricades adaptées pour repousser les abordeurs si ceux-ci tentaient d'entrer »². Pour résumer la situation, on peut donc constater que si les navires sont sinon multifonctionnels, du moins facilement adaptables, il n'empêche qu'ils revêtent une *identité* à un moment donné³, fonction non seulement de leurs caractéristiques mais aussi et surtout de leur équipage⁴, plus ou moins porté vers le combat.

Ainsi une lettre de 1595 écrite à un officiel de la Casa de Contratación au sujet des Caraïbes témoigne-t-elle d'une très forte différence dans l'armement et dans l'attitude par rapport au combat au sein des convois, entre les navires d'escorte et les navires de fret. Les seconds sont ainsi décrits comme « chargés et désarmés », et caractérisés par « le peu d'envie de se battre qu'on les marins sur des navires qui ne sont pas de guerre »⁵. On peut comprendre ce jugement en rappelant que les navires de guerre ont plus de soldats à bord⁶, ce qui peut changer non seulement les effectifs, mais aussi l'atmosphère générale du navire. D'autant que les navires marchands sont aussi en général plus légèrement fournis en équipage, ce qui aboutit logiquement à une infériorité régulière en situation de combat, comme le remarque Sir Henry Mainwaring :

¹ Il est même indiqué dans un *asiento* royal de 1618 que « Les navires qui ont servi de galions doivent être capables de servir de navires marchands au retour » Cesáreo Fernández Duro, *Disquisiciones nauticas*, Aribau y c.a., Madrid, 1876, vol. II, p. 362 ; cité par C.R. Phillips, *Six galleons for the king of Spain*, *op. cit.*, p. 42. Le phénomène est par ailleurs largement confirmé par Carla Rahn Phillips comme par Delphine Tempère. Carla Rahn Phillips, « Guerra en el mar. Tecnología y armamento en el mundo atlántico » dans Hugo O'Donnell (ed.), *Historia militar de España*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2012, vol.3, p. 259 ; Delphine Tempère, *Vivre et mourir sur les navires du Siècle d'or*, Paris, France, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2009, p. 76 ; Carla Rahn Phillips, « The Caravel and the Galleon » dans Robert Gardiner et Richard W Unger (eds.), *Cogs, Caravels and Galleons. The Sailing Ship 1000-1650*, Londres, Conway Maritime Press, 1994, p. 103.

² J.S. Corbett, *Drake and the Tudor Navy*, *op. cit.*, p. 134.

³ N.A.M. Rodger résout dans une certaine mesure cette ambiguïté en rapprochant ces identités de styles nationaux de construction navale, en faisant de presque tous les navires anglais des navires de guerre lourdement armés, et des navires espagnols des navires marchands parfois pourvus de canons. N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea*, *op. cit.*, p. 218.

⁴ Voir 2.1.2.

⁵ « 1595 — Carta escrita a Juan de Ibarra, por Sebastian de Arancibia en 18 de octubre de 1595, acompañandole un discurso... » Nav. XXIII f°3. La lettre est aussi présente en AGI, Gobierno indiferente 2661.

⁶ Voir 2.1.2.

Pour dire clairement ce que j'ai sur la conscience, si jamais j'étais digne de commander un navire du roi en service, je préférerais avoir vingt hommes de trop que dix qui manquent. On estime qu'un navire marchand est correctement fourni en hommes lorsqu'il comporte deux fois plus de marins qu'il n'en faudrait pour réussir tout juste à le manœuvrer ; pourtant il est habituel qu'ils se perdent par manque d'hommes, plus que faute de désir de se sauver. Car bien qu'il puisse se défendre un moment, un navire de guerre aura sûrement raison de lui, si ce dernier a suffisamment de temps et d'espace pour manœuvrer à sa guise.¹

La différence en termes d'équipage apparaît ici première — ce qui se comprend évidemment dans le cadre d'un combat rapproché, où le nombre des hommes prêts à se battre est particulièrement important pour en déterminer l'issue. En ce sens, on voit que la distinction entre navire de guerre et navire marchand semble généralement moins valoir par les caractéristiques architecturales du navire² que par une certaine disposition de celui-ci pour le combat ; ce qui s'accompagne d'un renforcement de l'artillerie présente sur le navire, qu'il est possible de mettre en place de manière relativement rapide en cas de besoin. Surtout, c'est bien par la quantité et particulièrement la composition des équipages que ces navires montrent leur aptitude au combat, perceptible instantanément par l'ennemi à l'approche de la bataille³.

Petits et grands

L'autre élément essentiel de catégorisation des navires dans la perspective du combat concerne leur taille, et dans une certaine mesure leur structure, qui déterminent à la fois l'allure et la capacité à combattre. Le rapport de force est en effet un élément essentiel de la stratégie à adopter à l'approche du combat — non seulement en fonction des hauteurs respectives, mais aussi de la disposition même du navire, qui permet des types de combat différents. L'un des critères prépondérants se trouve être le type de pont des navires en question — et par conséquent, la hauteur sur l'eau. Comme l'énonce ainsi Sir William Monson :

¹ G.E. Mainwaring (ed.), *The life and works of Sir Henry Mainwaring*, *op. cit.*, vol. II, p. 184.

² On peut ainsi remarquer que les principales sources établissant une différence entre les deux catégories sont essentiellement des documents normatifs — raisonnant donc surtout en fonction d'idéaux-types, plus que dans le détail de la pratique. Delphine Tempère fait la même remarque sur les registres de navires utilisés par Pierre et Huguette Chaunu — dont la taxinomie stricte est parfois contestée par d'autres sources comme les *Bienes de difuntos*, concernant les mêmes navires. D. Tempère, *Vivre et mourir sur les navires du Siècle d'or*, *op. cit.*, p. 76.

³ Voir par exemple « 1543 — Carta del Presidente y Oydores de la Isla Española escrita al Rey dandole cuenta del Armada que aprestaron contra la de los cosarios Franceses que llegaron a la Isla de San Juan, y del combate... » Nav. XXV f°25.

Il y a deux types de navires : les premiers avec un pont continu, de l'avant à l'arrière, serrés et bas sur l'eau ; les autres amples et chargés sur les hauts, avec un demi pont, un château d'avant et des *cobridge heads*. Je considère que le navire avec un pont continu est bon pour se battre, s'il est suffisamment rapide et bon marin pour éviter l'abordage. Les hommes y ont de la place, et on peut y courir un peu partout ; mais il ne convient pas pour l'abordage, à moins que ce soit avec un navire marchand, ou un autre navire qui serait inférieur en force et en équipage. Car s'il se retrouve abordé et doit se défendre, il se tient tout ouvert pour l'ennemi ; et une fois pris le pont principal, vous le tenez entièrement puisqu'il n'y a ni château avant ni retranchements pour s'abriter ; et dans ce genre de situation la moitié de la capacité de défense du navire tient dans la force de son château avant.¹

Comme on le voit, il y a donc à la fin de ce premier quart du XVII^e siècle un point de bascule et d'équilibre dans l'évolution des navires, en fonction des différentes stratégies : les navires plus bas sur l'eau, en un certain sens modernes, se trouvent préférables, à la condition toutefois qu'ils soient couplés à une doctrine d'emploi adaptée — c'est-à-dire l'évolution des tactiques vers le combat à distance. On trouve donc d'un côté ces navires efficaces, mais fragiles et vulnérables à l'abordage, et de l'autre des navires plus imposants mais moins commodes :

Un navire haut bâti est meilleur pour les raisons qui suivent : la majesté et la capacité à faire ressentir de la terreur à l'ennemi ; et plus de commodités pour abriter des hommes. Il pourra porter plus d'artillerie, et plus imposante, et se défendra mieux. Il surpassera un navire plus bas et plus compact ; ses hommes ne peuvent pas être très bien discernés, car les bannières et tentures sur les bords les cacheront.²

On trouve donc une dichotomie nette entre deux philosophies différentes du combat, même si la hauteur sur l'eau ne doit pas dépasser un certain niveau, y compris dans la perspective d'un abordage :

Et enfin, pour parler d'un navire à trois ponts, voici ce qu'on peut en dire : il est très peu pratique, dangereux, et inutilisable ; le nombre et le poids des canons tord ses bords et l'affaiblit. C'est bien rarement qu'on dispose d'un calme suffisant pour sortir la batterie la

¹ William Monson, *The Naval Tracts of Sir William Monson*, Londres, Navy Records Society, 1902, vol. IV, p. 91-93. On peut noter que l'on retrouve ce genre de considérations sur les retranchements possibles dans un certain nombre d'autres traités de l'époque : par exemple Nathaniel Boteler, *Boteler's Dialogues*, Londres, Navy Records Society, 1929, p. 258.

² W. Monson, *Naval Tracts, op. cit.*, vol. IV, p. 94.

plus basse, et quand elle est sortie et qu'il faut la rentrer¹, c'est au prix d'un grand travail et d'une grande peine pour les artilleurs alors qu'ils devraient se soucier du combat. Il émet aussi tant de fumée que les hommes doivent se servir de leurs bras comme des aveugles, ne sachant pas comment accomplir leur tâche, ni apercevoir le navire ennemi.²

La hauteur sur l'eau et la disposition des ponts forment donc des éléments stratégiques décisifs dans la perspective du combat et notamment du combat rapproché, en ce qu'ils permettent ou non d'aborder sereinement un ennemi. On constate de fait que la capacité à évaluer la hauteur de l'ennemi est fréquemment un passage obligé de la manœuvre d'approche, comme le montre Nathaniel Boteler au début du XVII^e siècle, dans son dialogue entre un amiral ingénu et un capitaine expérimenté :

— AMIRAL. Que faut-il faire ensuite ?

— CAPITAINE. La première de toutes les considérations à avoir est de déterminer s'il convient d'aborder le navire ennemi ou non ; et à cette fin il faut savoir s'il est plus haut ou plus bas sur l'eau que le vôtre

— AMIRAL. Mais comment le savoir, puisqu'il s'agit d'un ennemi, que l'on rencontre en mer ?

— CAPITAINE. En montant sur la poupe de votre navire, et en visant avec précision du regard la poupe du navire ennemi. Car si vous pouvez voir l'horizon au-dessus de la poupe de ce navire, vous pourrez en conclure avec certitude que la poupe de votre navire est plus haute que la sienne ; et inversement. [...] Et c'est ainsi que vous pourrez décider s'il faut aborder ou non.³

La hauteur du navire est donc bien un critère essentiel pour l'évaluer, et en déduire la stratégie à adopter. L'observation plus fine des caractéristiques (et du pont notamment) a lieu ensuite à l'approche immédiate de l'affrontement⁴.

¹ Monson fait ici référence au risque que ces canons se retrouvent sous la ligne de flottaison, et qu'ainsi l'eau ne rentre par les sabords.

² W. Monson, *Naval Tracts*, *op. cit.*, vol. IV, p. 94-95.

³ On notera en passant qu'il s'agit là de considérations géométriques bien imprécises, puisqu'un navire ennemi dont la poupe serait alignée sur l'horizon serait nécessairement plus basse que le point de vue de l'observateur (plus encore si le navire est peu éloigné) — mais il s'agit sans doute du genre d'approximation opérante en mer, avec la houle et les mouvements du navire. N. Boteler, *Dialogues*, *op. cit.*, p. 297 ; voir aussi William Bourne, *Inventions or devises, very necessary for all generalles and captaines, or leaders of men, as wel by sea as by land*, Londres, Th. Woodcock, 1578, p. 1 qui propose la même technique.

⁴ N. Boteler, *Dialogues*, *op. cit.*, p. 298.

On le voit, les deux éléments déterminants sont bien l'identité et le gabarit du navire ennemi, en ce sens que ce sont les deux critères à prendre en compte dans la perspective du combat. Les critères sont mouvants, et les classifications à plusieurs siècles d'écart dans une certaine mesure vaines (quand elles ne le sont pas sur le moment), mais il existe malgré tout une certaine évidence une fois sur l'eau, un certain rapport de force que l'on peut percevoir lorsque l'horizon de la rencontre est le combat. Certains navires sont plus ou moins construits, ou plus ou moins disposés à un moment précis pour l'affrontement, et cette réalité du moment se comprend dans le cadre d'un combat changeant, qui s'oriente progressivement vers un allongement des distances¹. Cependant, ce combat n'est pas fait que de matériel, mais aussi — et peut-être avant tout — d'hommes, disposés et mis en situation (ou non) pour vaincre. Il reste donc à présent à voir comment les équipages à l'intérieur du navire s'y préparent et s'y disposent au quotidien.

¹ Voir 3.1.1.

2.1.2. Les équipages : compositions et dynamiques

Un équipage constitue une machine délicate au quotidien, faite de séparations et de rôles attirés, mais qui en même temps réunit toujours les hommes dans une communauté de destin qui les force à coopérer — en particulier par rapport à la perspective du combat. Il convient donc de détailler ces dynamiques et leurs évolutions, ainsi que la manière dont la composition du navire, et les relations entre ses différents groupes se mettent en place pour constituer le collectif qui ira ensemble au feu.

Un équipage de navire de guerre

La première question ici posée est de parvenir à saisir une structure derrière la diversité des organisations et des cas particuliers, derrière aussi les évolutions sur plus de 150 ans. En premier lieu, il faut se demander si les navires que nous étudions — ceux qui sont investis dans des combats — présentent des spécificités. Comme nous l'avons déjà évoqué, il est difficile de se restreindre strictement aux navires de guerre du fait de la labilité de ces définitions, et de la grande incertitude qui pèse sur la plupart des navires mentionnés dans des récits de combat¹. Cela n'empêche pas cette distinction d'exister dans les esprits des contemporains et de quelques auteurs : certaines sources normatives en particulier concernent spécifiquement un navire de guerre², et d'autres peuvent être plus larges et inclure largement des navires de commerce, comme par exemple l'*Itinerario de navegación* d'Escalante de Mendoza si souvent convoqué ici³. Cette bipartition, surtout effective dans le cas espagnol, laisse néanmoins la place à de fortes constantes dans l'organisation et l'organigramme d'un navire, qu'il faut détailler rapidement, même si la question de la structure des pouvoirs au sein d'un navire mériterait de longs développements, et a déjà fait l'objet d'une certaine bibliographie⁴.

¹ Voir 2.1.1.

² C'est le cas notamment du « Diálogo entre un vizcaíno y un montanés » transcrit par C.F. Duro. Cesáreo Fernández Duro (ed.), « Diálogo entre un vizcaíno y un montanés sobre construcción de naves, su arboladura, aparejo, etc. » dans *Disquisiciones nauticas*, Madrid, 1881, vol.VI, p. 106-222.

³ Cela s'explique en particulier par le fait qu'Escalante était un officiel de la *Casa de contratación*, chargé ordinairement de navires marchands — navigant de concert avec des navires d'escorte plus fortement armés.

⁴ Voir notamment C.R. Phillips, *Six galleons for the king of Spain*, *op. cit.*, p. 119-151 ; J. de Escalante de Mendoza, *Itinerario de Navegación*, *op. cit.*, p. 63-114 ; N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea*, *op. cit.*, p. 297-327 ; Norbert Elias, *The Genesis of the Naval Profession*, Dublin, University College Dublin Press, 2007, p. 27-85 ; D. Tempère, *Vivre et mourir sur les navires du Siècle d'Or*, *op.cit.*, p. 93-127.

Le rôle essentiel au sein de la hiérarchie du navire réside naturellement dans la figure du capitaine. Tout en étant le personnage le plus haut placé à bord, il peut aussi avoir une hiérarchie au-dessus de lui lorsque le navire se trouve dans le cadre d'une flotte — avec des officiers généraux. Ceux-ci sont généralement deux ou trois : par ordre décroissant, capitaine-général et amiral dans le cas des différentes flottes espagnoles, où ces officiers disposent de très larges prérogatives¹ ; amiral, vice-amiral et éventuellement *Rear-Admiral* dans le cas anglais². Si la répartition des pouvoirs est relativement stable dans le cas espagnol, elle est plus flexible au sein des flottes anglaises, qui fonctionnent largement selon des organisations *ad hoc* — mais où toute expédition d'une certaine ampleur comporte ce genre de superstructure autour de *flag officers* encadrant la flotte — au nombre de deux ou trois en fonction du contexte et de la taille de l'expédition³. Le capitaine du navire prend donc place au sein de cette structure éventuelle en tant que très large responsable de ce qui se passe au sein du vaisseau⁴, « seul maître à bord après Dieu » selon l'expression consacrée.

Cette responsabilité et cette ampleur de prérogatives, très généralement embrassées sur les flottes des différentes nations atlantiques, peuvent toutefois atteindre des limites, notamment sur les navires espagnols lorsqu'un large contingent de soldats est embarqué. Comme le formule Carla Rahn Phillips, « le problème était que les forces terrestres avaient leur propre organisation et leurs traditions, bien plus puissantes en Espagne que celles des forces maritimes, et qui dataient de fait de la reconquête de la péninsule sur les musulmans. En dépit du pouvoir naval indiscutable de l'Espagne des Habsbourg, la domination de la Castille dans le gouvernement renforçait chez ses acteurs l'image d'un Empire terrestre, ce qui compliquait grandement la création d'un commandement unifié pour les flottes. »⁵ Certains capitaines étaient ainsi forcés de gérer et de négocier leur autorité au sein du navire avec un quasi alter-ego en la personne du

¹ C.R. Phillips, *Six galleons for the king of Spain*, *op. cit.*, p. 121.

² L'appellation recouvre toutefois de fortes ambiguïtés, et une polysémie pointées par N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea*, *op. cit.*, p. 298.

³ *Ibid.*, p. 299 ; voir aussi Julian Stafford Corbett (ed.), *Fighting instructions, 1530-1816*, Londres, Navy Records Society, 1905, p. 42, 55-56.

⁴ N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea*, *op. cit.*, p. 299. La fonction pouvait toutefois être plus faible selon P.E. Pérez-Mallaína dans le cas de certains navires marchands où l'essentiel des fonctions étaient accomplies par le maître de navire ; et où le capitanat devenait une fonction essentiellement honorifique, qui pouvait même être déléguée à un gentilhomme passager — excepté lors de la situation de combat où celui-ci redevenait en charge. Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *Spain's men of the sea: daily life on the Indies fleets in the sixteenth century*, traduit par Carla Rahn Phillips, Londres, Johns Hopkins University Press, 1998, p. 92 ; H. Chaunu et P. Chaunu, *Séville et l'Atlantique, 1504-1650*, *op. cit.*, vol. I, p. 132 ; cité par C.R. Phillips, *Six galleons for the king of Spain*, *op. cit.*, p. 126.

⁵ C.R. Phillips, *Six galleons for the king of Spain*, *op. cit.*, p. 123.

capitaine d'infanterie, responsable des puissantes, importantes et prestigieuses troupes d'infanterie embarquées sur le navire — qui lui conféraient l'essentiel de sa puissance de feu en cas d'assaut. Le phénomène est de fait inégal et dépend de la flotte dont il est question, le débat sur le commandement faisant rage jusqu'au deuxième quart du XVII^e siècle — mais on voit de fait assez fréquemment apparaître une bipartition au sein du commandement entre *capitan de mar* et *capitan de infanteria*¹, chacun ayant la charge d'une partie de l'équipage — ce qui ne manque pas de provoquer des problèmes, comme on le verra. Le capitaine du navire dispose en tout cas au quotidien de prérogatives assez larges sur l'ensemble du navire mais déployées essentiellement sur le mode de l'inspection et de la supervision², tant avant le départ qu'en mer, sur les points-clés que sont la discipline et la foi du navire, la préparation aux cas de figure les plus dramatiques comme l'incendie ou le combat ; jusqu'à l'affrontement proprement dit, où son rôle prend alors plus de consistance³.

L'essentiel des tâches à bord est en effet mis en œuvre par le maître du navire, appelé *master* en Angleterre ou *maestre de nao*⁴ en Espagne, qui possède « la charge absolue de la conduite du navire, en accord avec les directions que lui donne le capitaine »⁵. Office trop souvent oublié, c'est pourtant la cheville ouvrière de la bonne marche d'un navire qu'il connaît parfaitement⁶

¹ C. Fernández Duro (ed.), « Diálogo entre un vizcaíno y un montanés », art cit, p. 160-169.

² Carla Rahn Phillips remarque ainsi qu'il se constitue « davantage comme un administrateur surnuméraire que comme une partie intégrante de la vie d'un navire ». C.R. Phillips, *Six galleons for the king of Spain*, op. cit., p. 126.

³ Pour une réflexion sur le rôle du capitaine sur un navire de guerre, et sur la double temporalité de sa fonction, voir Alexandre Jubelin, « Mener au combat : le capitaine et son équipage dans l'Atlantique du début de l'époque moderne » dans *La domination comme expérience européenne et américaine à l'époque moderne*, Bruxelles, Peter Lang, à paraître en 2019. Voir aussi 3.3.3.

⁴ Le *maestre de nao* est toutefois parfois un office administratif intermédiaire, qui s'apparenterait à l'écrivain du bord, tenant les comptes — auquel cas le rôle ici décrit est désigné comme le *contramaestre*. Voir par exemple C. Fernández Duro (ed.), « Diálogo entre un vizcaíno y un montanés », art cit, p. 174-175. On trouve le même office sur les navires français : voir par exemple Philippe de Clèves, « *L'instruction de toutes manières de guerroyer sur mer* » : étude critique du manuscrit français 1244 de la Bibliothèque nationale de France, Paris, France, H. Champion, 1997, p. 40.

⁵ « Such instructions as were given In the Voyage of 1635 by the right Honourable Robert, Earl of Lindsey », in W. Monson, *Naval Tracts*, op. cit., vol. IV, p. 13.

⁶ On peut noter que Pierre et Huguette Chaunu identifient bon nombre de navires de la flotte des Indes grâce au nom de leur *maestre* sur les registres d'équipage — ceux-ci restant généralement attachés à un navire en particulier dont ils connaissent tous les aspects. C.R. Phillips, *Six galleons for the king of Spain*, op. cit., p. 128. Delphine Tempère remarque aussi qu'« en fin de compte, il est souvent considéré comme le capitaine du vaisseau », D. Tempère, *Vivre et mourir sur les navires du Siècle d'or*, op. cit., p. 104. Son importance est notamment soulignée par la commission d'enquête anglaise de 1618 : Alan Patrick Macgowan (ed.), *The Jacobean commissions of enquiry 1608 and 1618*, Londres, Navy Records Society, 1971, p. 284.

— s'étant chargé de l'*avitaillement** du navire et de son éventuel chargement commercial¹, puis en assurant la bonne marche au quotidien (par exemple en décidant des manœuvres) — ce qui peut permettre de pallier les déficiences de capitaines au savoir nautique inégal² :

Le maître, ses assistants et le pilote doivent être des marins, car c'est eux qui assurent l'avancée du navire d'après leurs observations, en ordonnant d'affaler, de hisser ou d'ariser les voiles ; en assurant le mouillage, en participant à la direction de l'équipage, en assurant les quarts, et en demeurant vigilants et actifs, notamment quant à la gîte du navire.³

Ceux-ci sont parfois assistés (notamment sur les grands navires) du *guardian* ou *boatswain*, que l'on peut traduire par maître d'équipage, « qui doit être un homme discret et vif, ayant un rôle de commandement — qui lui vient du maître de navire ou de ses assistants, lesquels décident en fonction des conditions et du contexte d'envoyer ou d'affaler telle ou telle voile ; ce qu'il fera réaliser à l'aide du sifflet, qui amènera les hommes de quart à accomplir le service »⁴. Il doit aussi régulièrement inspecter l'ensemble du matériel du navire, avec un soin particulier pour les cordages dont il a la charge⁵, ainsi que les pages et mousses dont il assure la formation et la discipline⁶.

A côté de toutes ces fonctions d'encadrement centrales à la marche du navire, et qui sont souvent doublées d'aides et assistants prêts à prendre la relève en cas d'incapacité du titulaire, on peut relever tout un ensemble de fonctions plus spécialisées : en premier lieu le pilote,

* L'avitaillement correspond à la phase d'approvisionnement du bateau, supervisée par le maître du navire — tant en provisions qu'en munitions.

¹ Il est notamment chargé de la répartition des différentes cargaisons, ce qui a évidemment une importance directe sur les performances nautiques du navire. C.R. Phillips, *Six galleons for the king of Spain*, *op. cit.*, p. 127 ; J. de Escalante de Mendoza, *Itinerario de Navegación*, *op. cit.*, p. 58-59.

² Sur les navires espagnols, les *maestros* subissent d'ailleurs des examens poussés, à l'instar des pilotes. Voir par exemple « 1598 — Examen de maestro de Alonso Hidalgo » AGI, Contratación, leg. 52A, n°39.

Il est à noter que l'importance de ce rôle peut provoquer des problèmes dans la répartition des responsabilités entre le capitaine et le *master*, ce dernier faisant régulièrement valoir des prérogatives fortes qui entrent en contradiction avec l'éminence du capitaine. Rawlinson A 192, f°394.

³ Rawlinson A 192, f°188 ; Voir aussi « The necessity for maintenance of the shipping of this kingdom », Rawlinson A 192 f°394, J. de Escalante de Mendoza, *Itinerario de Navegación*, *op. cit.*, p. 59-60.

⁴ Rawlinson A 192, f°188. On peut noter que sa subordination au *master* ne doit faire aucun doute, raison pour laquelle les auteurs de la commission d'enquête anglaise de 1618 désirent limiter ses gages, afin d'éviter de lui donner un rôle trop important. A.P. Macgowan (ed.), *The Jacobean commissions of enquiry 1608 and 1618*, *op. cit.*, p. 284. Sur la question de la coordination par le sifflet, voir aussi 3.3.1.

⁵ C. Fernández Duro (ed.), « Diálogo entre un vizcaíno y un montanés », art cit, p. 182.

⁶ *Ibid.*, p. 180 ; A.P. Macgowan (ed.), *The Jacobean commissions of enquiry 1608 and 1618*, *op. cit.*, p. 284.

véritable garant de la route et de la position du navire¹, qui doit connaître les routes qu'emprunte le navire. Il est donc généralement spécialisé dans des zones géographiques², car c'est lui qui est en charge de l'approche du navire dans un port, moment où il prend dans une certaine mesure le contrôle du navire des mains du maître de navire³. Malgré un niveau jugé généralement insuffisant sur les navires espagnols⁴, celui-ci doit aussi être théoriquement capable de diriger le navire en mer — notamment sur les navires espagnols où il a une position particulièrement éminente⁵ — et doit donc être choisi comme un homme instruit et formé en « astrologie, mathématiques et cosmographie » capable donc d'utiliser des instruments comme la boussole, le compas, l'astrolabe, ainsi que les cartes de navigation⁶ afin de pouvoir se repérer loin des côtes⁷. Puis viennent d'autres fonctions distinctives, qu'il nous faut mentionner mais qui ne sont pas centrales pour notre propos⁸, telles que le *despensero* ou *stewart*, sorte de majordome chargé des stocks de nourriture et de boisson et éventuellement de la préparation des repas ; le *purser* ou *maestre de plata*, chargé de la gestion du budget du bord ; le greffier, officier légal du bord chargé de consigner les transactions⁹, de dresser les testaments et de vérifier les rations¹⁰ ; le barbier-chirurgien capable de parer au plus pressé en cas de blessure grave et de soigner les hommes à la marge¹¹ ; la maistrance enfin (charpentier, calfateur, plongeur),

¹ On constate très précocement de grandes sanctions envers un pilote qui échouerait à mener sûrement le navire — notamment le droit de l'exécuter sans poursuites possibles si le navire se perd. Sir Travers Twiss (ed.), *Monumenta Juridica. The Black Book of the Admiralty, with an appendix.*, Londres, Longman & co. et alii, 1871, p. 128-129.

² J. de Escalante de Mendoza, *Itinerario de Navegación*, *op. cit.*, p. 62.

³ « The necessity for maintenance of the shipping of this kingdom », in Rawlinson A 192, f°394. Il en découle une nécessité de savoir manœuvrer le navire, qui apparaît régulièrement en complément des autres officiers chargés de cette tâche. *Ibid.* ; C. Fernández Duro (ed.), « Diálogo entre un vizcaíno y un montanés », art cit, p. 177.

⁴ Si l'on se fie à la récurrence des plaintes des auteurs espagnols de l'époque à ce sujet. Carla Rahn Phillips invite toutefois à prendre une certaine distance par rapport à ces critiques ; en remarquant que le système espagnol de formation et de vérification des compétences fonctionne encore relativement bien au début du XVII^e siècle. C.R. Phillips, *Six galleons for the king of Spain*, *op. cit.*, p. 131-132.

⁵ Comme le remarque Brice Cossart, les pilotes étaient considérés comme des techniciens spécialisés, et ceux opérant au sein de la *Carrera de Indias* pouvaient avoir une solde montant à plusieurs centaines de ducats par voyages. Brice Cossart, *Les artilleurs et la Monarchie catholique : fondements technologiques et scientifiques d'un empire transocéanique*, Thèse, European University Institute, Florence, 2016, p. 191.

⁶ C. Fernández Duro (ed.), « Diálogo entre un vizcaíno y un montanés », art cit, p. 176.

⁷ Les navires espagnols des flottes des Indes utilisent d'ailleurs fréquemment deux types de pilotes, l'un pour la navigation hautement technique sur le Guadalquivir jusqu'à Sanlúcar, et l'autre pour la haute mer. C.R. Phillips, *Six galleons for the king of Spain*, *op. cit.*, p. 129.

⁸ D. Tempère, *Vivre et mourir sur les navires du Siècle d'or*, *op. cit.*, p. 97-99.

⁹ Delphine Tempère souligne toutefois la position particulièrement basse de cet officier juridique qui est loin de jouir de la même considération qu'à terre. *Ibid.*, p. 100.

¹⁰ C. Fernández Duro (ed.), « Diálogo entre un vizcaíno y un montanés », art cit, p. 184.

¹¹ Diego García de Palacio, *Instrucción náutica*, Madrid, Museo Naval, 1993, p. 322 ; C. Fernández Duro (ed.), « Diálogo entre un vizcaíno y un montanés », art cit, p. 188.

hommes d'équipage chargés de réparer le navire selon les besoins, et en particulier les fuites au cours de la bataille¹.

Dans le cas espagnol d'une bipartition du navire entre soldats et marins², vient ensuite toute la hiérarchie militaire parallèle, avec à sa tête le capitaine d'infanterie, relayé par les sous-officiers que sont le lieutenant (*alferez*), en charge de l'ordre de la troupe et du soin des armes notamment³, et le sergent qui supervise les différents sous-groupes de soldats, en s'assurant que les gardes sont bien faites, et les rations correctement distribuées⁴. Enfin les soldats du rang, chargés notamment de monter la garde — qui sont encadrés par des chefs d'escadrons qui les connaissent individuellement et les dirigent au quotidien, pendant les quarts par exemple⁵. On compte en outre parfois des fonctions spécifiques au sein de la troupe, comme les flûtes et les tambours, rythmant les journées⁶. Notons que certaines de ces fonctions militaires se retrouvent tout de même hors de cette double hiérarchie parallèle propre à l'Espagne ; sur les navires anglais en particulier où existent les fonctions de lieutenant — sorte de relais du capitaine au quotidien sur le navire, et surtout au sein du combat⁷ — ou encore la fonction de caporal, en charge de la garde des armes légères, qu'il distribue à l'équipage, ainsi que de l'entraînement régulier des passagers et des marins à leur maniement⁸.

¹ Rawlinson A 192, f°188 ; C.R. Phillips, *Six galleons for the king of Spain*, *op. cit.*, p. 138-139 ; C. Fernández Duro (ed.), « Diálogo entre un vizcaíno y un montanés », art cit, p. 189-191.

² Delphine Tempère nuance toutefois considérablement cette bipartition, en soulignant la fluidité et la complémentarité des compétences : « Le cloisonnement entre gens de mer et gens de guerre paraît donc illusoire puisqu'une incroyable mobilité professionnelle se développe à cette époque et d'autant plus dans le monde des navigations où il est indispensable de s'adapter pour survivre. Les gens d'armes ont, certes, des connaissances militaires et les gens de mer des qualifications professionnelles maritimes, mais il serait réducteur de cantonner ces hommes dans une seule activité : la complexité des structures du travail et les frontières fluctuantes d'un domaine à l'autre nous invitent donc à appréhender cette analyse quantitative avec nuance. » On peut ajouter à ce constat que les compétences militaires des soldats eux-mêmes peuvent parfois être fortement relativisées, cf. *infra*, tout comme le fait qu'un certain nombre de membres d'équipage présentaient des compétences multiples, correspondant à plusieurs fonctions. D. Tempère, *Vivre et mourir sur les navires du Siècle d'or*, *op. cit.*, p. 85-86, 141.

³ C. Fernández Duro (ed.), « Diálogo entre un vizcaíno y un montanés », art cit, p. 163. Le terme d'*alferez* se rapprocherait davantage d'*enseigne* en français (puisque'il il a notamment la charge de porter l'étendard) — mais il joue dans les faits ce rôle de second, et se substitue au capitaine en cas d'absence ou d'invalidité. René Quatrefages, *Los Tercios españoles : 1567-1577*, Madrid, Fundación universitaria española, 1979, p. 147.

⁴ C. Fernández Duro (ed.), « Diálogo entre un vizcaíno y un montanés », art cit, p. 164.

⁵ *Ibid.*, p. 166.

⁶ *Ibid.*, p. 167.

⁷ N. Boteler, *Dialogues*, *op. cit.*, p. 25 ; Rawlinson A 192 f°189 v°.

⁸ Rawlinson A 192 f°188 v° ; W. Monson, *Naval Tracts*, *op. cit.*, vol. IV, p. 58 ; N. Boteler, *Dialogues*, *op. cit.*, p. 32.

L'office d'artilleur enfin nous intéresse particulièrement parce qu'il est évidemment central à la conduite du combat, mais aussi parce qu'il se trouve à la jonction de ces deux univers ; en tant que tel, il est représentatif de certaines dynamiques et tensions internes à l'équipage et mérite donc que l'on s'y arrête en détail. Les artilleurs, responsables du service des pièces d'importance à bord du vaisseau, relèvent généralement de l'autorité directe du capitaine du navire. Dans le cas espagnol, ils sont généralement issus du rang des marins, passant ensuite par l'école d'artilleurs de Séville — même si cette qualification ne semble pas systématique, n'apparaissant pas toujours dans les sources : avant la création de l'école en 1576 évidemment, mais aussi dans certaines sources plus tardives¹. Comme le remarque ainsi Brice Cossart à partir d'un corpus de 400 artilleurs, la catégorie des artilleurs « la plus nombreuse était celle des marins et des sous-officiers de marine dont la plupart avaient déjà effectué plusieurs voyages aux Indes. Devenir artilleur faisait, pour ces hommes, partie d'un plan de carrière à bord des navires de la *Carrera de Indias*. »². Un souci constant de vérification de leurs connaissances est toutefois à l'œuvre à bord, un grand nombre d'instructions et de traités nautiques invitant à tester les compétences des artilleurs avant même de sortir du port, par exemple dans ce mémoire de 1574 qui fait état d'expériences difficiles :

De la même manière il est nécessaire que Votre Seigneurie vérifie et demande que les artilleurs qui sont reçus dans les deux navires d'escadre, ainsi que ceux qui ont la fonction d'artilleurs sur les navires marchands, soient des artilleurs vérifiés. Aussi il faut que quelqu'un les voie pointer et tirer leur artillerie dans le port de Sanlucar : juge, officier, général, qui que ce soit qui connaisse ces questions. En effet, il est déjà arrivé et continue d'arriver qu'on laisse passer à ces postes, qui sont avantageux sur les navires marchands comme dans les *armadas*, des personnes qui n'avaient jamais tiré à l'arquebuse ni au canon auparavant. J'ai ainsi vu à cause de cela passer des ennemis en plein milieu d'une flotte à

¹ C. Fernández Duro (ed.), « Diálogo entre un vizcaíno y un montanés », art cit, p. 196 ; D. García de Palacio, *Instrucción náutica*, op. cit., p. 323. Des ordonnances de 1597 prévoient ainsi la marche à suivre pour désigner des artilleurs en l'absence d'artilleurs diplômés de l'école de Séville : « Ordenanzas o Instruccion general de Su Majestad para los Generales y Almirantes de Armadas y flotas. Fecha en San Lorenzo a 7 de Junio de 1597 » AGI Patronato 260.

² B. Cossart, *Les artilleurs et la Monarchie catholique*, op. cit., p. 169. Les ordonnances de 1597 insistent sur le fait qu'il est « nécessaire que les artilleurs que vous aurez à bord soient aussi des marins, et aussi adroits en l'un qu'en l'autre ». « Ordenanzas o Instruccion general de Su Majestad para los Generales y Almirantes de Armadas y flotas. Fecha en San Lorenzo a 7 de Junio de 1597 » AGI Patronato 260.

proximité de tous les navires et nous tirer dessus sans que nous les touchions ou même les approchions.¹

Le même problème, et le même genre de plainte se retrouve sur les navires anglais, et l'on voit aussi un certain nombre de réclamations et de demandes d'un système de vérification des compétences — peut-être appelant implicitement à l'établir sur le modèle espagnol². Dans tous les cas, les artilleurs formaient une partie importante des équipages — entre 20 et 30% des marins sur les navires de guerre espagnols³ — nombre en progression constante, comme l'a établi B. Cossart en calculant des moyennes de 15,5 artilleurs par galion entre 1570 et 1588, puis 18,4 artilleurs entre 1589 et 1599, et près de 20 artilleurs par vaisseau entre 1600 et 1610⁴. Ils avaient pour rôle de s'occuper de tout ce qui touchait au service des pièces dont ils avaient la charge⁵ depuis leur arrivée à bord jusqu'à leur débarquement — notamment l'entretien, le chargement et le soin des munitions, ainsi que le maniement proprement dit des pièces⁶. Ces artilleurs du rang sont placés sous le commandement d'un capitaine d'artillerie, nommé *condestable* en Espagne et *master gunner* en Angleterre, qui est chargé de placer et de vérifier l'état des pièces, mais aussi de les répartir entre les différents artilleurs, chacun ayant la charge de plusieurs pièces spécifiques, dont ils doivent connaître le calibre et la charge — ce qui doit se comprendre dans le contexte pré-standardisation des calibres, où chaque pièce est unique⁷. Cet artilleur en chef assure enfin la direction de l'artillerie au cœur du combat, en commandant

¹ « Memorial que dio Juan Vazquez de Olivera natural de Villanueva de la Jerena en 5 de enero de 1574. Sobre Armadas y flotas de Indias », XXII 74. Voir aussi J. de Escalante de Mendoza, *Itinerario de Navegación, op. cit.*, p. 255.

² Voir 1.2.2., « The necessity for maintenance of the shipping of this kingdom », Rawlinson A 192 f°396 ; « Preface to the Reader » in William Bourne, *The Arte of shooting in great Ordnance, contayning very necessary matters for all sortes of servitours eyther by sea or by lande, written by William Bourne*, Londres, Th. Woodcocke, 1587, 94 p.

³ C.R. Phillips, *Six galleons for the king of Spain, op. cit.*, p. 144.

⁴ B. Cossart, *Les artilleurs et la Monarchie catholique, op. cit.*, p. 56.

⁵ Les chiffres sur le nombre moyen de pièces par artilleur varient toutefois fortement : à partir des données de Brice Cossart, la moyenne serait de 1 à 1,5 pièce par artilleur. Mais ailleurs, C.Rahn Philips évoque une moyenne de six à sept pièces. *Ibid.* ; C.R. Phillips, *Six galleons for the king of Spain, op. cit.*, p. 145.

⁶ Il est d'ailleurs recommandé de confier les pièces les plus lourdes aux artilleurs les plus forts physiquement — signe que leur besogne de tous les jours inclut bien une grande partie de manipulation basique de pièces extrêmement lourdes. « 1575 — Orden e Instruccion del modo y manera que se ha de tener para pelear en el mar » Nav. XXII f°164. Voir notamment, pour un détail particulièrement extensif des compétences et des devoirs de l'artilleur, « The Gunner's Arte » de Christopher Lad, in Rawlinson A 192 f°52 et sq. Voir aussi D. García de Palacio, *Instrucción náutica, op. cit.*, p. 322 ; W. Monson, *Naval Tracts, op. cit.*, vol. IV, p.34.

⁷ « Années 1590 — Instrucción de Don Martin de Padilla, que los capitanes de Infanteria y de los Navios del Armada han de guardar y cumplir », Nav. III f°314. Voir 1.1.3.

le maniement des pièces en accord avec les instructions venant du capitaine, et en veillant à la bonne coopération de tous les membres d'équipage venus aider à la tâche¹.

L'intégration des artilleurs au reste de l'équipage était de toute évidence un objet de débat : d'un côté, ceux-ci étaient en synergie claire avec le reste de l'équipage, du fait de leur parcours de marins, mais aussi parce qu'ils étaient assistés en permanence par des membres d'équipage, qui leur étaient attribués comme aides pour leur prêter main-forte dans le maniement comme dans le service des pièces au cours de la bataille.

Les artilleurs auront les pièces d'artillerie réparties entre eux, de manière à ce que chacun ait les siennes ; et le capitaine tiendra une liste de cette répartition. Il leur donnera et leur indiquera dès le début de la navigation des aides en rapport avec les pièces dont ils auront la charge.²

Ces aides, en nombre variable³, étaient fortement favorisés pour prendre le relais de l'artilleur si celui-ci venait à décéder, signe que cette relation étroite était aussi un processus de formation des membres d'équipage au service de l'artillerie⁴. Mais en revanche, il semble aussi que l'intégration des artilleurs ait pu être difficile : ceux-ci avaient clairement un statut à part, une solde plus élevée⁵, et des responsabilités spécifiques. Ils semblent ainsi vouloir jouir de privilèges associés à leur fonction, ce qui se voit notamment dans le problème de leur participation aux tâches quotidiennes (notamment les manœuvres), qu'ils étaient généralement parfaitement en mesure de remplir du fait de leur passé nautique — mais semblaient réticents à

¹ « 1597 — Instrucción del Adelantado de Castilla, Capitan general de las Galeras de España y del Armada del Mar Oceano... » Nav. XXIX f°1 ; C.R. Phillips, *Six galleons for the king of Spain*, op. cit., p. 145.

² « 1597 — Instrucción del Adelantado de Castilla, Capitan general de las Galeras de España y del Armada del Mar Oceano... » Nav. XXIX f°1. Voir aussi « 1624 — De las instrucciones y ordenes que distribuyó Don Fadrique de Toledo para la Armada... », Nav. VI f°273 ; Rawlinson A 192 f°189, D. García de Palacio, *Instrucción náutica*, op. cit., p. 335. Voir aussi « 1575 — Orden e Instrucción del modo y manera que se ha de tener para pelear en el mar » Nav. XXII f°161, où l'on recommande de leur attribuer les soldats les plus incompetents au tir d'arquebuse à la sortie du port.

³ On peut ainsi en compter, selon les sources, de deux au minimum par artilleur, jusqu'à six. C. Fernández Duro (ed.), « Diálogo entre un vizcaíno y un montañés », art cit, p. 194 ; Cesáreo Fernández Duro, *La conquista de las Azores en 1583*, Madrid, Espagne, 1886, p. 325.

⁴ « 1575 — Orden e Instrucción del modo y manera que se ha de tener para pelear en el mar » Nav. XXII f°165.

⁵ C.R. Phillips, *Six galleons for the king of Spain*, op. cit., p. 144. Selon C.R. Phillips, leur solde était plus élevée que celle des marins de 2 ducats par mois. En tout état de cause, comme le remarque B. Cossart, cette somme les place dans un statut social relativement modeste : avec une moyenne d'environ 5 ducats par mois, ils se situaient au niveau des officiers subalternes comme le charpentier ou le tambour — sans comparaison avec un pilote ou même un artisan à terre qui pouvait gagner environ le double par mois, ni avec certains techniciens au service de la monarchie comme les ingénieurs ou les maîtres fondeurs. B. Cossart, *Les artilleurs et la Monarchie catholique*, op. cit., p. 191-192.

accepter. Tout cet ensemble de relations avec l'équipage et la question de l'exceptionnalité de leur statut semble en effet un objet de discorde, comme l'indique l'auteur du *Dialogo* anonyme, qui dresse un portrait féroce des artilleurs et de leurs travers :

Certains jeunes artilleurs tiennent pour certain qu'étant artilleurs, il est impossible de leur demander quoi que ce soit, qu'ils ne sont pas soumis au capitaine général de la flotte, et qu'ils ne doivent rien faire d'autre que s'occuper de leur artillerie. Eh bien ils ont mal compris, car le capitaine général commande à tous, et les artilleurs comme le capitaine d'artillerie sont aux ordres du capitaine du galion où ils sont embarqués, puisque le lieutenant général de l'artillerie ne s'y trouve pas¹, et ils doivent aider au port à amarrer et désamarrer le galion, et aider en mer à toutes les tâches qui se présentent. Ceux qui sont de bons et honorables marins ne refusent pas d'aider lors des occasions que j'ai mentionnées, et même ils se proposent d'eux-mêmes d'aider sans qu'on leur demande.²

Ces travers peuvent de fait se comprendre de la part d'anciens marins ayant l'impression d'avoir accédé à un statut supérieur par leur compétence, et parfois par une formation à part entière à Séville. Mais ils mettent en tout cas en évidence la dialectique qui prévaut au sein du navire entre d'une part la multitude de statuts, distinctions et privilèges propres aux sociétés d'Ancien Régime, spécialement dans des professions qualifiées ; et d'autre part la communauté de destin, et la nécessité pour tous les membres d'équipage de tirer dans la même direction au quotidien sur le navire.

Fonctionnement et dysfonctionnements du bord

Ces dynamiques d'équipage constituent autant de points d'interrogation dans le cadre d'un navire ayant pour horizon le combat — et où le fait que le navire fonctionne harmonieusement est donc une nécessité impérieuse, afin qu'il puisse supporter la tension supplémentaire inhérente à la situation de combat. Il y a dans un premier temps une structure quotidienne d'ensemble : au-delà de la hiérarchie déjà exposée, les hommes — tout en restant largement mobilisables à toute heure du jour — fonctionnent par groupes, qui seront aussi les compagnies de quart et de garde une fois la nuit venue. Les marins sont généralement répartis en petits groupes de quatre à six hommes (*mess* sur les navires anglais, *ranchos* sur les navires

¹ Fonction centrale et hautement prestigieuse, qui dirige tous les artilleurs à l'échelle de la monarchie espagnole — généralement attribuée à un proche de l'empereur ou du roi.

² C. Fernández Duro (ed.), « Diálogo entre un vizcaíno y un montanés », art cit, p. 197.

espagnols¹) qui partagent leurs repas ensemble, et assurent le même quart la nuit². Cette structuration en quarts peut être organisée de plusieurs manières différentes : deux groupes assurant des quarts de quatre heures dans certaines sources anglaises³, ou trois quarts de trois heures dans d'autres sources espagnoles⁴. Dans tous les cas, cette organisation fait l'objet d'un certain nombre d'attentions, car elle est essentielle à la sécurité du bateau en pleine nuit, c'est-à-dire à un moment de danger potentiel, alors que le reste de l'équipage est en train de dormir :

Il faut prêter une attention particulière à cette partie [assurer ses quarts] afin que jamais on ne se fasse surprendre par le sommeil et les rêves, ce qui en plus d'être un délit infâme et qui peut être sévèrement puni, caractérise un homme sans honneur et qui fait peu de cas de sa vie, la laissant à ce point en danger. [...] La garde est de trois heures : on les veille, puis la vie reprend son cours, et il y a assez de temps pour dormir le reste de la nuit, ainsi que le jour suivant, quand tous veillent. Et afin de ne pas dormir il faut passer ces heures sans s'asseoir, car si on le fait, le sommeil viendra naturellement.⁵

Les infractions sont d'ailleurs sévèrement punies, indice de l'importance de l'institution du quart dans la structure du navire :

Si quelqu'un a dormi pendant sa garde : la première fois, il aura un seau d'eau jeté dans la nuque ; la deuxième fois, on lui soulèvera les bras, et on lui versera un seau d'eau dans chaque manche ; la troisième fois, il sera attaché au mât principal avec une plaque d'acier, et on lui attachera une chambre de canon ou un seau rempli de balles aux bras ; et il restera là le temps qu'il plaira au capitaine. La quatrième fois, il sera attaché au beaupré avec une chope de bière et un biscuit, et un couteau ; et il pendra ainsi et devra choisir s'il préfère se détacher, et tomber à l'eau, ou rester là et mourir de faim.⁶

¹ D. Tempère, *Vivre et mourir sur les navires du Siècle d'or*, op. cit., p. 165.

² John Smith, *An Accidence for the sea. Very necessary for all young sea-men, or those that are desirous to goe to sea, briefly shewing the phrases, offices and words of command, belonging to the building, rigging, and sayling a man of warre; and how to manage a navy and fight at sea. Together with the charge and duty of every officer, and their shares. Also the names, weight, charge, shot, and powder, of all sorts of great ordnance. With the use of the petty tally*, Londres, 1626, p. 5 ; John Smith, *A Sea Grammar*, Londres, John Haviland, 1627, p. 39 ; Julie Gardiner (ed.), *Before the mast: life and death aboard the Mary Rose*, Portsmouth, Mary Rose Trust, 2005, p. 394.

³ G.E. Mainwaring (ed.), *The life and works of Sir Henry Mainwaring*, op. cit., vol. II, p.253-254 ; W. Monson, *Naval Tracts*, op. cit., vol. IV, p. 33. Mentionnons que l'organisation en « quarts » a pu désigner aussi la division de l'équipage en quatre — puis en cinq — pour répartir les tâches. N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea*, op. cit., p. 319.

⁴ C. Fernández Duro (ed.), « Diálogo entre un vizcaíno y un montanés », art cit, p. 199.

⁵ *Ibid.* ; voir aussi P.E. Pérez-Mallaina Bueno, *Spain's men of the sea*, op. cit., p. 70.

⁶ N. Boteler, *Dialogues*, op. cit., p. 19-20.

Chaque garde est en outre placée sous la responsabilité de l'un des officiers principaux du navire : capitaine, pilote ou maître du navire, qui veillent aussi et s'assurent que cette discipline est bien respectée¹. Les soldats présents sur les navires espagnols prennent enfin également leur part à cette tâche désagréable en étant organisés selon leurs propres tours de garde, par relèves de quatre heures. Ils ont pour occupations principales de monter la garde près de la bannière de la compagnie (sur le château arrière), près de la chambre du capitaine, et près du foyer utilisé pour faire la cuisine².

La principale distinction entre les fonctionnements espagnol et anglais réside donc largement dans la présence d'un contingent de soldats séparé du reste de l'équipage, ayant pour seule fonction de se battre si la nécessité s'en présente³. L'avis général à propos de cette structure apparaît comme très majoritairement négatif, et l'idée générale qui se dégage est de considérer que le système espagnol présente de très forts inconvénients — ce qui peut néanmoins relever de l'effet de sources, la quasi-totalité des auteurs convoqués appartenant à la partie maritime de l'équipage, et étant donc prédisposés à voir d'un mauvais œil cette extra-territorialité au sein du navire. Cela apparaît tout d'abord de manière évidente dans les sources espagnoles, comme par exemple dans ce mémoire du capitaine Iñigo de Lecoya, qui fait un bilan au début des années 1570 de la trentaine d'années qu'il a passée au sein de la *Carrera de Indias* :

En ce qui concerne les soldats à bord, il suffit qu'il y en ait vingt ou trente sur chaque navire⁴ [de 500 tonneaux environ — pour une recommandation de 800 marins], et il serait

¹ P.E. Pérez-Malláina Bueno, *Spain's men of the sea*, *op. cit.*, p. 70.

² AGI, Consulados, leg. 1040, la compagnie du capitaine Vicente de la Torre, 1634-1635, cité par C.R. Phillips, *Six galleons for the king of Spain*, *op. cit.*, p. 148.

³ Voir le combat du *Revenge* de 1591, où il est dit — avec quelque exagération sans aucun doute — que « les navires espagnols étaient remplis de compagnies de soldats, parfois 200 en plus des marins, parfois 500 et parfois 800. Dans notre navire il n'y a personne à part les marins, si ce n'est les serviteurs des officiers et quelques gentilshommes ». Richard Hakluyt, *The principal navigations, voyages, traffiques & discoveries of the English nation: made by sea or over-land to the remote and farthest distant quarters of the earth at any time within the compasse of these 1600 yeeres*, Glasgow, J. MacLehose and sons, 1903, vol. VII, p. 43.

Notons que malgré la rareté de sources françaises, il semble bien que c'est davantage sur le modèle espagnol que les navires français fonctionnaient, spécialement dans la première moitié du XVII^e siècle. C'est le cas notamment lors de la bataille du pertuis breton de 1622, où les navires rochelais prévoient dans leurs règlements intérieurs des modalités de règlement des conflits entre marins et soldats ; comme dans le devis pour le vaisseau *La Couronne* en 1638, où il est clairement établi des logements à part pour les soldats embarqués à bord. « Edicts, actes, memoires & tractez touchans ceux de la religion pretendue réformée depuis l'an 1621 jusques en l'année 1630 », B.N. Dupuy 100 f^o94 ; Georges Fournier, *Hydrographie contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation*, Grenoble, Éditions des 4 seigneurs, 1973.

⁴ Il s'agit là d'un chiffre très faible, à rapporter aux 800 marins que le même auteur propose pour un même navire de 500 tonneaux, et surtout avec la moyenne d'une compagnie embarquée, qui tourne davantage autour d'une centaine de soldats. C.R. Phillips, *Six galleons for the king of Spain*, *op. cit.*, p. 146.

préférable qu'il n'y en ait aucun et que l'on n'ait que des marins. Les navires seraient alors mieux armés pour affronter la mer comme les ennemis, car il est clair que cinquante marins se battent mieux en mer que cent soldats — particulièrement ceux que l'on trouve en ce moment sur les navires, qui sont des laquais, des tailleurs, des forgerons et d'autres métiers de peu, et il n'y a homme parmi eux qui sache manier aucune arme, et leurs officiers ne les forment pas, étant peu intéressés par cette tâche.¹

La critique vaut ici comme une attaque plus générale contre la qualité des troupes terrestres espagnoles, spécialement les troupes qui sont embarquées, qui ne semblent pas particulièrement triées sur le volet : ainsi trouve-t-on ailleurs dans un mémoire des années 1580 que les soldats à bord « ne savent pas tirer à l'arquebuse »² et sont donc insuffisamment sélectionnés avant d'être embarqués. Un mémoire de 1595 écrit par l'*artillero mayor* de la Casa de contratación fait même état de soldats particulièrement inutiles :

Ils n'ont jamais tenu une arquebuse dans les mains pour tirer, si bien qu'au moment fatidique ils ne servent à rien, gênent et souvent tuent le camarade qui se trouve devant ou à côté d'eux. Ils font bien d'autres dommages, et souvent font exploser les arquebuses faute de savoir comment les charger, ce qui fait qu'ils mettent les navires en grand danger de départ de feu³.

En effet, d'après les requêtes persistantes à embarquer des soldats compétents⁴, il apparaît que les meilleurs d'entre eux ne sont généralement pas sur les navires, et la présence de *soldados viejos* apparaît comme une exception digne d'être notée, et une circonstance où le capitaine redouble de prévoyance à leur égard⁵. Sans être toutes aussi drastiques que le mémoire de Lecoya, les remarques très générales et répandues dès le début de la période sont qu'il vaudrait mieux augmenter le contingent de marins, par exemple dans ce mémoire de 1580 :

¹ « El Capitan Inigo de Lecoya sobre cosas tocantes al servicio de Vuestra Majestad », AGI Gobierno Indiferente, 2673. Voir aussi Garcia de Palacio, qui loue la présence de marins car ceux-ci peuvent à la fois être munis d'une arquebuse et se soucier de la conduite du navire au combat. D. García de Palacio, *Instrucción náutica, op. cit.*, p. 334.

² « Non daté — Memorial de avisos importantes para la buena orden de las armadas de su Magestad que van las Indias presentado por el caballero marino en el Real consejo de las Indias », Nav. XXII f°270.

³ « 1595 — Mémoire de l'*artillero mayor* soumis à la Casa de la Contratación », AGI Indiferente General legajo 2007.

⁴ Par exemple : « Il est nécessaire que les soldats qui sont sur les navires d'escorte soient des soldats qui sont déjà allés aux Indes avec d'autres flottes, afin qu'ils soient adroits tant sur les choses de la mer qu'avec leurs armes » « 1606 — Memorial de algunas cosas convinientes para la navegacion de las Indias... » Nav. XXIII f°252 ; trouvé aussi en AGI Patronato 260.

⁵ « 1621 — Victoria que el Armada Real de que es General Don Fadrique de Toledo tuvo en el estrecho... » Nav. XII f°118.

Il vaudrait bien mieux que le nombre des moussettes soit soustrait du nombre général de soldats, car généralement plus on compte de marins dans un navire et mieux celui-ci est armé, et il se défend alors mieux et attaque aussi mieux l'ennemi.¹

La présence de soldats présente en outre un certain nombre de problèmes de cohésion au sein du navire ; du fait de leur apparent manque de discipline, qui implique de les surveiller de près :

Le lieutenant, le sergent et les autres officiers doivent dormir dans l'entrepont, avec le reste de l'infanterie ; car il paraît clair que leur présence évitera les inévitables troubles et désordres que les soldats amènent habituellement avec eux.²

Mais cette organisation pose aussi des problèmes évidents quant à la question de l'autorité et du commandement à bord, les soldats et leurs commandants ayant apparemment tendance soit à empiéter sur la bonne marche du navire, soit à s'abstraire quelque peu de leurs obligations, comme le rappellent les instructions de Don Fadrique de Toledo en 1624 :

Sur les navires où il y a des capitaines d'infanterie et des capitaines de navire, il faut qu'il soit clair que le capitaine du navire gouverne son vaisseau, sans que le capitaine d'infanterie ni ses officiers n'intervienne en rien sur ces questions — ni pour donner des ordres ou punir les marins ou les artilleurs. Les uns tiennent leurs ordres du capitaine du navire et de ses officiers uniquement, et les autres du capitaine à travers le capitaine d'artillerie et ses aides, mais puisque certains ont apparemment déjà connu d'autres manières de faire, je déclare et fais savoir que les artilleurs et leurs capitaines d'artillerie doivent être soumis et subordonnés au capitaine du navire. Les capitaines d'infanterie et leurs officiers doivent gouverner et punir leurs soldats, et faire en sorte que les gardes soient bien accomplies, de

¹ « 1580 — Parecer que dieron en Sevilla los Generales y otras personas sobre la seguridad de las costas de Indias y Flotas que van a ellas » Nav. XXII 267.

Notons qu'une hypothèse complémentaire concernant ces défauts des soldats sur les flottes des Indes est que les compagnies de soldats comprenaient un certain nombre de civils désireux de passer en Amérique sans payer le voyage ou en l'absence de licence pour cela, et s'appêtant donc à désertir une fois sur place — ce que Pierre et Huguette Chaunu appelaient « l'immigration clandestine ». Leurs chances de réussite étaient probablement supérieures en tant que soldats qu'en tant que marins, où leur manque d'expérience serait sans doute apparu assez rapidement. H. Chaunu et P. Chaunu, *Séville et l'Atlantique, 1504-1650*, op. cit., vol. IV, p. 510 ; C. Fernández Duro, *Disquisiciones nauticas*, op. cit., vol. II, p.108 ; cités par C.R. Phillips, *Six galleons for the king of Spain*, op. cit., p. 149. Sur le phénomène général de cette émigration clandestine, voir aussi D. Tempère, *Vivre et mourir sur les navires du Siècle d'or*, op. cit., p. 144-147.

² « 1597 — Instruccion del Adelantado de Castilla, Capitan general de las Galeras de España y del Armada del Mar Oceano... » Nav. XXIX f°5. Delphine Tempère relève ainsi un certain nombre de tensions, d'altercations et même d'affrontements entre marins et soldats sur les navires espagnols. D. Tempère, *Vivre et mourir sur les navires du Siècle d'or*, op. cit., p. 118 ; Delphine Tempère, « Quand la violence éclate, quand la joie retentit. Insultes, rixes, assassinats et festivités religieuses en mer... Violence et réjouissances à bord des galions espagnols du XVIIe siècle. », *Revue d'histoire maritime*, n°25, 2018, p. 69-88.

jour et de nuit avec le soin nécessaire — et qu'ils ne perdent pas de vue le drapeau de la capitana¹.

De fait, ces problèmes inhérents à la présence de soldats apparaissent avec particulièrement de clarté dans les documents anglais observant l'organisation des navires espagnols — qui pointent ces troubles entre consternation et joie mauvaise, comme par exemple Sir William Monson dans un chapitre intitulé « la mauvaise gestion des navires espagnols » :

Les Espagnols ont plus d'officiers sur leurs navires que nous : ils ont un capitaine de navire, un capitaine pour leurs artilleurs, et autant de capitaines qu'il y a de compagnies de soldats. Et par-dessus tous ceux-là, ils ont un commandant avec l'office de colonel. Cela crée une grande confusion, et est souvent la cause de mutineries parmi eux. Ils se disputent et se bagarrent couramment à bord des navires, comme s'ils étaient à terre. Et malgré le besoin constant qu'ils ont de marins, aucune nation ne les respecte moins que les Espagnols — ce qui est la raison pour laquelle ils en manquent — et tant que l'Espagne ne changera pas cela, ils ne seront jamais bien servis en mer. Le soldat le plus modeste ne cesse jamais de tyranniser les pauvres marins, comme un maître le ferait avec son épagneul, et devrait être restreint et discipliné par son commandant.²

La structure des navires espagnols semble donc, aux yeux de cet observateur anglais, porter en elle son péché originel, en permettant une séparation qui amène un sentiment de supériorité chez les soldats et une tyrannie qui en découle. Cela ne veut pas dire pour autant que les navires anglais soient totalement exempts ce genre de problèmes, notamment parce que certains peuvent embarquer des soldats, auquel cas des problèmes similaires se posent. C'est ce qui se produit notamment lors de l'expédition de Sir Walter Raleigh de 1617 — entreprise de colonisation vers l'Amérique qui inclut une proportion de soldats, avec leurs commandants propres, sur le modèle espagnol comme le révèlent les instructions de la flotte :

Troisièmement, aucun homme ne devra refuser d'obéir à tout ce que lui commande son officier, pour le bien de l'expédition. Aucun homme en bonne santé ne devra refuser de monter la garde comme on lui ordonnera, les marins par le maître du navire et le *boatswain*, les soldats par leurs capitaines, lieutenants et les autres officiers [...]

¹ « 1624 — De las instrucciones y ordenes que distribuyó Don Fadrigue de Toledo para la Armada... », Nav. VI f°267. Sur l'insubordination, et les travers plus généralement des troupes d'infanterie, voir aussi C.R. Phillips, *Six galleons for the king of Spain*, op. cit., p. 147.

² W. Monson, *Naval Tracts*, op. cit., vol. IV, p.63.

Cinquièmement. Il faudra forcer tous vos soldats à apprendre les noms et les endroits des cordages, afin qu'ils puissent aider les marins dans leur travail sur les ponts — même s'ils ne doivent pas monter dans les mâts.¹

La pratique semble suffisamment courante pour qu'en 1634 encore, Nathaniel Boteler avertisse sur les dangers de cette cohabitation — en tranchant sans aucune ambiguïté pour une sujétion aux marins — en tirant les leçons d'un certain nombre de troubles ayant eu lieu en 1625 au retour de l'expédition anglaise vers Cadix :

Afin que les soldats soient toujours gouvernés au mieux à bord, pendant que leurs officiers (qui sont aussi malades en mer qu'eux — et sans doute est-ce pour cela qu'ils sont si mal dirigés et turbulents²) ne peuvent le faire, il faut souhaiter que les capitaines des navires aient un pouvoir total de les commander — sans quoi de dangereux différends risquent de surgir entre eux, et si l'un de leurs commandants vient à mourir en mer, il risque de s'ensuivre de nombreux périls à bord, notamment si ces soldats sont beaucoup plus nombreux que les marins. Il est généralement connu que les soldats non seulement tolèrent mal les difficultés de la mer, mais sont très susceptibles de se mutiner, et d'être brutaux envers les marins dès qu'ils ressentent des difficultés — et ils en ressentent beaucoup plus facilement, et les trouvent beaucoup plus intolérables que les marins expérimentés, qui y sont habitués en mer³.

Malgré ces tensions permanentes — et en quelque sorte inhérentes à la bipartition du navire — qui viennent se superposer à une organisation bien réglée, le vaisseau se retrouve malgré tout forcé en une communauté de destin, particulièrement dans la perspective d'un combat où tous seront mis à contribution.

La préparation au combat

Il apparaît donc de cette situation, et des insuffisances des personnels en principe qualifiés (comme les soldats ou les artilleurs) comme des autres (les marins), qu'il est nécessaire de mettre en place non seulement une vérification minimale, mais aussi une formation continue au

¹ J.S. Corbett (ed.), *Fighting instructions, 1530-1816, op. cit.*, p. 37.

² Sur le problème plus général du mal de mer, voir 3.3.1.

³ N. Boteler, *Dialogues, op. cit.*, p. 63.

combat. Tout d'abord concernant les soldats, dont on a vu qu'ils étaient loin d'être tous irréprochables dans leur maniement des armes :

Du jour où le général établira son étendard à Séville pour recruter des hommes, il ne devra recevoir de soldat qui ne porte avec lui son arquebuse, et avant de l'inscrire sur la liste d'équipage, le général devra le voir charger son arquebuse. En plus de cette obligation, chaque semaine jusqu'au jour où ils embarqueront à Sanlúcar, le lieutenant général de la flotte sortira à terre avec les soldats, chacun ayant son arquebuse, et ils tireront sur le terrain, et il leur apprendra à escarmoucher, de manière que quand ils s'embarqueront, chacun sera adroit avec son arme.¹

On a vu que des modalités d'inspection similaires pouvaient être ordonnées concernant les artilleurs², mais en leur absence ou en leur défaut, elles peuvent être prolongées en mer pour des artilleurs qui peuvent être rétrogradés ou promus, et qui doivent dans tous les cas prendre garde à former de manière continue les assistants qui leur seront attribués, afin que le maniement de la pièce soit bien huilé, et quasi automatique au cours de la bataille³. L'entraînement se poursuit ensuite en mer pour les soldats de la même manière :

Le capitaine d'infanterie devra ordonner que les mousquetaires et les arquebusiers s'entraînent tous les jours à l'intérieur de leurs escadrons : d'abord à blanc, puis ensuite en visant le milieu d'une cible qu'ils auront attachée à un bout de la vergue du mât de misaine [à l'avant du navire] — ils tireront ainsi sur une cible à même hauteur, et le sergent et les chefs d'escadre les aideront à s'améliorer, et les feront nettoyer leurs armes.⁴

Il convient en outre de les aider à se familiariser avec le milieu marin, notamment à pouvoir se déplacer avec aisance à l'intérieur du navire, « de babord à tribord, et de la poupe à la proue afin qu'ils soient adroits, de telle sorte que quand cela sera nécessaire, ils sauront éviter de tirer

¹ « Vers 1607 — Memorial de algunas cosas convinientes para la navegacion de las Indias, y dignas de remediarse en las armadas y flotas que van a ellas. », AGI Patronato 260. Notons qu'étant donné les difficultés récurrentes de recrutement pour la *Carrera de Indias*, il n'est pas impossible que ces exigences maximalistes n'aient pas été entièrement suivies d'effet — même si elles nous renseignent de manière éclairante sur les travers habituels des soldats recrutés.

² Cf. *Supra*, « Memorial que dio Juan Vazquez de Olivera natural de Villanueva de la Jereña en 5 de enero de 1574. Sobre Armadas y flotas de Indias », XXII 74. Voir aussi J. de Escalante de Mendoza, *Itinerario de Navegación, op. cit.*, p. 255.

³ « 1575 — Orden e Instruccion del modo y manera que se ha de tener para pelear en el mar » Nav. XXII f°161.

⁴ « Années 1590 — Instrucción de Don Martin de Padilla, que los capitanes de Infanteria y de los Navios del Armada han de guardar y cumplir », Nav. III f°314. Voir aussi Sir William Monson, qui recommande de remplacer tous les saluts en mer — qui sont autant d'occasions de gaspiller de la poudre par un tir de canon au hasard — par des entraînements au tir de mousquetaires sur une cible flottante ; ce qui semble effectivement un spectacle et un divertissement plus plaisant et productif. W. Monson, *Naval Tracts, op. cit.*, vol. IV, p. 137.

même quand tout le navire sera en feu autour d'eux [ce qui implique donc de ne pas se heurter, ni de faire tomber son fusil en se déplaçant] »¹. C'est-à-dire de favoriser un apprentissage corporel du milieu très particulier qui est le navire par temps calme, afin que le chaos du combat soit préparé par une familiarité avec l'environnement du navire : par exemple en apprenant à se mouvoir sans difficulté au milieu d'un pont encombré ou en s'aidant du gréement.

En retour, tous les membres d'équipage doivent aussi apprendre une discipline et un maniement des armes avec lesquels ils ne sont pas forcément familiers, comme le recommande Sir William Monson, afin que l'on ne compte pas de bras inutiles au moment du combat :

Dans la mesure où les navires de Sa Majesté portent un certain nombre d'individus qui ne s'investissent pas dans les manœuvres, comme des fauberteurs [individu chargé de la propreté du pont — souvent un mousse], des cuisiniers et leurs aides [*shifter*], des maîtres valets et des tonneliers — je souhaiterais que ces hommes s'entraînent avec leurs armes jusqu'à ce qu'ils deviennent des tireurs d'élite, et qu'ils apprennent à se comporter et où se placer dans un combat².

Il est également recommandé qu'ils aient des armes attribuées, dont ils s'occuperaient de manière régulière afin de les investir dans la partie militaire de l'équipage, au lieu de les mobiliser à la dernière seconde³. De la même manière, les passagers sont eux aussi mis à contribution pour amener leurs propres armes, et les entretenir régulièrement jusqu'au jour où ils pourraient avoir à s'en servir⁴, et on peut généralement constater que lorsque la question se pose, ils sont équipés pour participer à la défense du navire⁵. De telle sorte que, tout l'équipage étant investi dans une forme de discipline militaire, il apparaît possible d'effectuer des exercices généraux, à l'échelle du navire, en pleine mer, comme le recommande l'auteur de l'« *Orden e Instruccion del modo y manera que se ha de tener para pelear en el mar* » en 1575 :

Une fois répartis les équipages et les soldats sur chaque navire, le général ou le capitaine doit commander secrètement à un navire proche de lui de placer une lanterne à l'arrière —

¹ « 1575 — Orden e Instruccion del modo y manera que se ha de tener para pelear en el mar » Nav. XXII f° 164.

² « Fleet instructions » in W. Monson, *Naval Tracts, op. cit.*, vol. IV, p. 196.

³ « El Capitan Inigo de Lecoya sobre cosas tocantes al servicio de Vuestra Majestad », AGI Gobierno Indiferente, 2673.

⁴ *Ibid.*

⁵ Eugenio de Salazar relate ainsi qu'à l'occasion d'une fausse alerte sur son navire, les passagers viennent à « se répartir sur le navire avec leurs armes ». Eugenio de Salazar, « La mar descrita por los mareados » dans *Pasajeros a Indias*, Alianza Editorial., Madrid, José Luis Martínez, 1983, p. 293.

afin qu'en l'apercevant, il prétende qu'il s'agit d'un ennemi pour que chacun accoure à son poste de combat ; et il punira celui qui n'accourt pas. Et s'il n'y a qu'un navire, il jettera discrètement la lanterne à la mer. [...] Et en faisant cela certaines nuits, et de jour lorsqu'ils apercevront un navire, l'équipage sera déjà prêt, chacun saura où il doit se rendre, et cent hommes vaudront mieux que trois cents, spécialement si l'on dispose d'un bon artilleur pour chaque pièce.¹

Malgré les difficultés que représente la conduite d'un équipage, toujours composite, et souvent lieu de tension entre différentes catégories, le navire demeure donc un espace à la destinée commune, notamment eu égard à la perspective du combat. Une obsession récurrente, et l'un des rôles essentiels du capitaine en réalité², est donc de préparer l'équipage, dans sa diversité et en dépit de ses insuffisances courantes, à se battre — c'est-à-dire à défendre la communauté. Il reste à voir comment cet état de préparation se transforme en disposition concrète, c'est-à-dire comment le navire se prépare, dans les faits, à se battre quand l'occasion s'en présente. En d'autres termes, comment l'équilibre du quotidien est ébranlé et se transforme en dispositions exceptionnelles à mesure que l'ennemi se rapproche.

¹ « 1575 — Orden e Instruccion del modo y manera que se ha de tener para pelear en el mar » Nav. XXII f°162

² A. Jubelin, « Mener au combat : le capitaine et son équipage dans l'Atlantique du début de l'époque moderne », art cit.

2.1.3. La préparation du navire : changements de morphologie à l'approche du combat

On le voit, un navire en mer est une machine organisée, dans une certaine mesure et selon un certain regard, vers la possibilité du combat — comme innervée par cet horizon de la bataille, qui peut se précipiter à tout moment lorsqu'une voile ennemie se profilera à l'horizon. Il s'agit donc d'examiner maintenant, concrètement, ce qui change lorsque cette voile arrive et que la perspective du combat devient imminente : comment l'anticipation du combat devient un principe organisateur du navire — tant de l'espace que des hommes, qui vont devoir affronter ensemble l'épreuve du feu.

Modifier le navire

C'est tout d'abord très physiquement que le navire change. Pour s'en faire une idée, il faut replacer un peu plus largement ce à quoi pouvait ressembler un navire du début de l'époque moderne au quotidien : bien loin des plans théoriques de vaisseaux faits d'espace, il se caractérise dans un certain nombre de cas — notamment les navires abritant des passagers — comme un capharnaüm. L'élément fondamental à prendre en compte est en effet celui du manque de place à bord¹, les membres d'équipage étant toujours en compétition frontale pour l'espace : soit avec les passagers et la cargaison sur un navire marchand, soit avec des soldats et davantage de canons sur un navire de guerre. P.E. Pérez-Mallaina estime ainsi que chaque personne présente sur le navire devait disposer en moyenne d'1,5 m² — peut-être le cinquième de ce que pouvait avoir un terrien à la même époque². Un espace personnel limité en valeur absolue donc, situation encore aggravée par la saturation concrète du navire : l'espace intérieur du navire est embarrassé de marchandises, ce qui gêne les circulations ; et il est soumis à une pestilence omniprésente d'après les sources, d'où il apparaît clairement que marins comme passagers préféraient loger sur le pont principal, au risque de la météo³. Dès lors, celui-ci vient aussi à être gêné et encombré de toutes parts : on y trouve ainsi toute sortes d'aménagements

¹ D. Tempère, *Vivre et mourir sur les navires du Siècle d'or*, op. cit., p. 75.

² P.E. Pérez-Mallaina Bueno, *Spain's men of the sea*, op. cit., p. 131.

³ *Ibid.*, p. 136-137. Mentionnons toutefois que le logement sur le pont est parfois obligatoire pour les marins, afin de pouvoir prêter main-forte à tout moment pour une manœuvre : C. Fernández Duro (ed.), « Diálogo entre un vizcaíno y un montanés », art cit, p. 173. Sur l'insalubrité globale des navires espagnols du XVI^e siècle — qui peut se révéler forte source de tensions et même d'incidents dramatiques, voir D. Tempère, « Quand la violence éclate, quand la joie retentit. Insultes, rixes, assassinats et festivités religieuses en mer... Violence et réjouissances à bord des galions espagnols du XVII^e siècle. », art cit, p. 71-75.

pour que vivent les passagers parfois prestigieux¹ et leurs bagages. Ces derniers incluent d'ailleurs aussi des animaux vivants destinés à être consommés à bord, comme s'en plaint un officier à la *Casa de contratacion* en 1620, décrivant le capharnaüm que concentrent les navires de la flotte des Indes :

Je déclare à Votre Seigneurie et au conseil que le général et les capitaines de la flotte ont la mauvaise habitude d'emporter beaucoup de chèvres et de poules sur le navire, ainsi que des poulaillers sur le château arrière ainsi qu'accrochés à l'extérieur du navire ; et de la même manière il y a de petites chambres pour les religieux, les prêtres et les laïcs qui viennent à bord avec l'autorisation du conseil. Et dans l'entrepont comme sur le pont principal, les capitaines permettent un grand nombre de planches et de cloisons pour entreposer des coffres, mais aussi leurs vêtements et ceux des passagers, et pour des garde-manger et des objets précieux qu'ils amènent avec eux, ce qui est un dommage au bien commun, car le pont étant si encombré, on ne peut pas se battre. C'est aussi un problème pour le maniement des voiles et pour le service du navire, car quatre marins font plus sur un pont dégagé que vingt s'il est encombré.²

Pont en permanence encombré donc par une multitude de biens, d'animaux et de personnes, qui se cherchent un espace salubre où demeurer ; ce qui pose un problème pour l'usage quotidien du navire — et l'on comprend bien la difficulté pour des marins devant slalomer toute la journée entre les compartiments et au milieu du bétail pour manœuvrer.

Mais c'est surtout face à la perspective de la bataille que les problèmes deviennent aigus. Cet embarras sur le pont met en effet en péril la capacité à l'organiser en formation de combat. Comme le déplore un mémoire sur les flottes des Indes du début du XVII^e siècle :

Au moment où les navires sortent des ports [de Sanlucar ou d'Amérique], ils sont habituellement si embarrassés que si jamais ils devaient rencontrer des corsaires, ils ne pourraient se servir des canons sans jeter tout ce qui se trouve entreposé sur eux et autour

¹ D'une manière générale, les passagers prestigieux semblent avoir été plutôt logés vers l'arrière — tout comme le capitaine et les officiers principaux. Ce qui peut s'expliquer notamment par le fait que le navire bouge probablement moins dans ces endroits, contrairement à l'avant où le navire « pioche ». P.E. Pérez-Mallaína Bueno, *Spain's men of the sea, op. cit.*, p. 136.

² La citation se prolonge par une longue dénonciation des intérêts qui aboutissent à de tels excès. « 1620 — Carta del Presidente y oficiales de la Casa de la contratacion a las Indias de Sevilla escrita al Rey... » Nav. XXIV f°90.

d'eux. Et certains *maestres* font des chambres pour les passagers là où devraient être les canons, et attachent les canons aux bords ou les laissent sous le pont.¹

Cette répartition mettant en danger toute la capacité à se battre, il devient donc de la première urgence, dès que la certitude du combat est établie, de réussir à « débarrasser immédiatement les ponts, les châteaux et la passerelle [*tolda*] »², afin de permettre de se servir de l'espace du navire de manière satisfaisante. La question récurrente est celle de l'accès à l'artillerie, apparemment particulièrement problématique du fait de l'encombrement autour des pièces — ce que l'on peut comprendre : les canons ne servant globalement pas jusqu'au moment de la bataille, l'espace qui leur est réservé peut apparaître comme un espace de stockage d'appoint judicieux. Mais ils deviennent instantanément centraux dès que le combat se profile, aussi est-il recommandé, le cas échéant, de ne pas faire dans le détail et de tout mettre à la mer si besoin est pour pouvoir y accéder — comme dans ces instructions de flotte espagnoles de 1624 :

J'ordonne [aux aides des artilleurs] de débarrasser tous les lits et les autres choses qui gêneraient l'artillerie, et si c'est nécessaire de les jeter à la mer sans prévenance ni exception pour personne.³

Le problème est que cela ne semble pas toujours possible à accomplir de manière efficace et rapide — notamment sur des navires marchands qui semblent spécialement encombrés de manière quasi permanente, comme le dénonce le capitaine Iñigo de Lecoya dans les années 1570 :

Tous les navires qui vont chargés de marchandises pour les Indes sont pleins depuis la cale jusqu'aux bout des mâts. Et ils sont si encombrés à l'intérieur, par des chambres, des caisses et d'autres choses encore, que les hommes n'ont d'endroit où se mettre. De telle sorte que s'ils rencontrent des corsaires et que les navires sont attaqués, ils ne pourront se défendre : bien que certains prétendent pouvoir défaire les chambres et préparer les navires dans ce cas de nécessité, c'est une chose qui ne peut se faire. En effet, pour défaire une demi chambre sur ces navires, et la jeter à la mer, il faut quatre heures ; et en toute une journée,

¹ « 1606 — Memorial de algunas cosas convinientes para la navegacion de las Indias... » Nav. XXIII f°253 ; aussi présente en AGI Patronato legajo 260.

² Alonso de Chaves, *Quatri partitu en cosmografía práctica, y por otro nombre Espejo de Navegantes*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1983, p. 379.

³ « 1624 — De las instrucciones y ordenes que distribuyó Don Fadrigue de Toledo para la Armada... », Nav. VI f°273. Voir aussi « 1560 — Memorial de las prevenciones con que deben navegar las Naos delas flotas en su navegacion a las Indias por el Capitan Juan Ruiz de Ochoa », Nav. XXI f°335 et sq.

même sans ennemis, il ne serait pas possible de débarrasser un navire entier, avec la mauvaise façon de faire que l'on a sur cette *Carrera*.¹

Le navire au quotidien semble donc pris dans une double injonction contradictoire : d'un côté, permettre un voyage à peu près salubre (sinon confortable) à l'équipage et aux passagers ; et de l'autre, être capable de se mettre en position de combat rapidement, si la nécessité se fait sentir — ce qui apparaît difficile étant donnée la permanence des aménagements de pont. Certaines sources cherchent ainsi une solution en préconisant de jouer sur une temporalité plus longue, et de ne mettre les navires traversant l'Atlantique en position de combat qu'à l'approche des terres. C'est-à-dire de parier sur le fait que l'on ne rencontre qu'exceptionnellement des ennemis en haute mer, et se concentrer sur les zones où le danger est le plus grand, par exemple entre les Açores et l'Espagne².

Mais c'est une fois que la situation de combat se présente que le navire se modifie vraiment : au-delà du dégagement de l'espace, on vise à le transformer en véritable territoire de combat jusque dans ses moindres recoins, afin de protéger l'équipage du feu, puis de l'assaut ennemi. On peut ainsi constater toute une série de recommandations et de réflexions visant à mettre en place des boucliers si possible hermétiques face aux balles et aux projectiles des adversaires. Nathaniel Boteler expose ainsi comment rendre le navire prêt pour l'abordage, en « enlevant toutes les cabines inutiles, ou au moins en les rembourrant avec des lits, des vêtements, ou des choses de ce type — afin de bloquer les tirs ennemis, et de protéger vos hommes de leurs échardes »³. On perçoit dans ce commentaire l'omniprésence du danger une fois à portée de tir : non seulement tous types de projectiles peuvent être dangereux, mais il faut aussi prendre garde à ce qu'ils provoqueront en percutant les bords du navire, c'est-à-dire des fragments de bois acérés qui peuvent constituer autant de dards dangereux. D'où la nécessité du rembourrage du franc-bord, afin de fournir un abri sûr pour l'équipage entre deux tirs : Alonso de Chaves invite ainsi à « monter sur le pont tous les matelas et tous les sacs que l'on pourra trouver pour

¹ Celui-ci recommande d'interdire catégoriquement les chambres sur les navires de guerre, toujours afin de fluidifier la circulation. « El Capitan Inigo de Lecoya sobre cosas tocantes al servicio de Vuestra Majestad » AGI Gobierno indiferente, l. 2673.

² « 1597 — Ordenanzas o Instruccion general de Su Majestad para los Generales y Almirantes de Armadas y flotas... » Nav. XXII f°39.

³ N. Boteler, *Dialogues*, *op. cit.*, p. 293. Voir aussi Rawlinson A 192, f°189 et J.S. Corbett (ed.), *Fighting instructions, 1530-1816*, *op. cit.*, p. 41, 58.

les mettre contre le bord du navire »¹, tandis qu'à l'approche d'un combat au large de La Havane en 1639, le narrateur de la bataille raconte ainsi les préparatifs du navire :

Le général et les capitaines mirent en place les galions, signalant leurs postes à tous les hommes, artilleurs, marins et soldats — et ce qui est indispensable pour toute mauvaise rencontre, ils prirent l'excellente précaution de mettre en place sur tous les galions un refuge sous la forme d'une tranchée de gros cables, tout autour du galion, par-dessus lesquels venaient des pavois — afin de combattre en sécurité.²

Volonté donc de se dérober au regard et au tir de l'ennemi en s'abritant et en construisant des retranchements sur l'espace du navire, que l'on retrouve aussi sur les bâtiments anglais — par exemple sous la forme de panneaux de bois autour des écoutilles, derrière lesquels il serait possible de s'abriter pour tirer en sécurité. Sir Henry Mainwaring en expose le principe dans son *Seaman's Dictionary* :

FIGHTS. Le tissu dont on entoure les bords du navire afin d'empêcher les hommes d'être vus de l'ennemi pendant un combat sont appelés les *fightes*. Egalement, toute cloison à l'avant ou à l'arrière depuis laquelle on puisse utiliser des *murderers* ou des petits calibres, et généralement tout endroit où les hommes puissent être à couvert et en même temps utiliser leurs armes, sont appelés des *close fightes*.³

Et l'on voit ainsi Sir William Monson faire l'éloge de ces abris dans ses *Stratagems to be used at sea*, énonçant qu'il « doit y avoir des barricades, et des *close fightes*, qui seront très avantageux — et toutes les parties du navire devront être à l'épreuve des mousquets afin de sauvegarder les hommes »⁴.

¹ A. de Chaves, *Espejo de navegantes*, *op. cit.*, p. 379 ; voir aussi P. de Clèves, *Instruction de toutes les manières de guerroyer*, *op. cit.*, p. 50. Chaves recommande aussi de mettre des boucliers au même endroit et pour le même genre d'usage. A. de Chaves, *Espejo de navegantes*, *op. cit.*, p. 228.

² « 1639 — Copia de una carta que escribio el Padre Fr. Juan Lainez, en que le da cuenta del viaje de los galeones, batalla con pie de palo y otros sucesos... » Nav. XXIV f°266. Pour une utilisation similaire de vieux cables, voir C. Fernández Duro (ed.), « Diálogo entre un vizcaíno y un montanés », art cit, p. 161 ; W. Bourne, *Inventions or devises, very necessary for all generalles and captaines, or leaders of men, as wel by sea as by land*, *op. cit.*, p. 11. Sur le souci de cacher les combattants du regard de l'ennemi par des pavois, voir aussi « 1608 — Instrucción al General de la Armada Real del Callao para el Viage de Tierra firme », Nav. III f°363.

³ G.E. Mainwaring (ed.), *The life and works of Sir Henry Mainwaring*, *op. cit.*, vol. II, p. 47 ; voir aussi W. Bourne, *Inventions or devises, very necessary for all generalles and captaines, or leaders of men, as wel by sea as by land*, *op. cit.*, p. 2.

⁴ W. Monson, *Naval Tracts*, *op. cit.*, vol. V, p.145.

Une dernière protection enfin réside dans l'un des objets les plus élusifs et les plus difficiles à comprendre de tout l'univers du combat naval : la *jareta*¹. Cet élément du vaisseau, qui peut servir au quotidien de plate-forme de circulation pour les marins dans le maniement des voiles², représente surtout une protection essentielle pour les défenseurs d'un navire, comme on le trouve déjà chez Alonso de Chaves dans les années 1530 :

Et si jamais les adversaires entrent dans le navire, alors les lances, les épées et les *montantes*³ sont les meilleures armes. Et c'est pour ce genre d'occasion que l'on a la *jareta*, afin qu'ils n'entrent pas ; et avec eux dessus et nous en-dessous de celle-ci, il faut que vous les pressiez tellement avec vos piques qu'ils en viennent à sauter à la mer.⁴

Protection horizontale donc, on le comprend, qui doit être hermétique et en même temps perméable puisqu'on peut la transpercer à coups de piques ; interface entre un ennemi qui a sauté sur le navire et les défenseurs de ce dernier. Il est réellement difficile d'obtenir une idée précise de ce que la *jareta* représentait, notamment parce qu'elle est absente de presque toutes les représentations picturales que l'on a pu trouver de navires de l'époque — et surtout parce qu'elle n'y est jamais identifiée clairement — mais il semble qu'il s'agisse d'un filet tiré entre le château avant et le château arrière, utilisé ordinairement pour le maniement des voiles. C'est ce que décrit par exemple Garcia de Palacio dans sa description d'un navire, comme le dernier pont « où l'on entrepose les voiles et où les marins circulent. Les passagers restent en-dessous. »⁵ Il en donne plus loin une définition plus détaillée, en note de bas de page, comme d'un maillage de fils ou de planches « tirés depuis l'extrémité du château arrière jusqu'à la proue, tendues jusqu'aux amures à babord et à tribord »⁶. Il s'agit donc, en tant que tel, d'une

¹ On compte en effet sur quelques doigts les travaux qui ont étudié, ou même rendu compte de l'existence de cet instrument pourtant central pour les contemporains, peut-être en raison de son caractère éphémère. Même la fouille de la *Mary Rose*, malgré tout son caractère extensif et appliqué, n'a pas réussi à émettre plus que des conjectures rapides sur l'identification d'un outil de ce type. P.R.V. Marsden et D. McElvogue, *Anatomy of a Tudor warship*, *op. cit.*, p. 203 ; J. de Escalante de Mendoza, *Itinerario de Navegación*, *op. cit.*, p. 69. Pour un exemple de travail — pourtant de référence — évitant complètement la question, voir Auguste Jal, *Glossaire nautique : répertoire polyglotte de termes de marine anciens et modernes*, Paris, 1848, p. 862. M. Daeffler décrit toutefois rapidement le dispositif, en mettant en évidence sa place dans la structure générale du pont. M. Daeffler, *Formes de carène et navires de combat*, *op. cit.*, p. 243.

² P. de Clèves, *Instruction de toutes les manières de guerroyer*, *op. cit.*, p. 44 ; D. García de Palacio, *Instrucción náutica*, *op. cit.*, p. 267 ; W. Salisbury et R. C. Anderson (eds.), *A treatise on shipbuilding and A treatise in rigging written about 1620-1625*, Londres, The Society for Nautical Research, 1958, p. 13.

³ Large épée à deux mains.

⁴ A. de Chaves, *Espejo de navegantes*, *op. cit.*, p. 384.

⁵ D. García de Palacio, *Instrucción náutica*, *op. cit.*, p. 268.

⁶ *Ibid.*, f°146.

structure horizontale¹, qui apparaît aussi éphémère et amovible, puisqu'on trouve ailleurs, dans un mémoire sur la construction de galions, un avertissement qui préconise de l'ôter lorsque l'on tire des bords pour remonter contre le vent, en raison de sa prise au vent défavorable². Celle-ci apparaît parfois reposer sur des chaînes, probablement pour lui donner davantage de rigidité³. Si le mot qui désigne le plus clairement cet objet est de fait espagnol, on peut toutefois lui trouver des équivalents anglais, comme le *spar deck*, qui pourrait correspondre et aider à affiner la description puisque Mainwaring le décrit comme « le pont le plus haut entre les mâts, fait très légèrement, avec un filet ou des planches légères vers les bords, et une grille [*grating*] au milieu. »⁴ — et il indique plus loin que ces *gratings* « servent pour le combat rapproché, ainsi qu'à aider les hommes par mauvais temps »⁵. On trouve ailleurs, dans un traité sur la construction navale composé vers 1620, une description encore plus précise de ce *spar deck* :

Dans les navires profonds vers la taille, il y a souvent un autre type de pont appelé *spar deck*, qui va du château avant au château arrière, fait de longues planches de sapin appelées *raftrees* et soutenues par des montants et des petits piliers taillés. Entre ces planches on trouve un petit grillage qui sert aux hommes pour marcher, et entre les *raftrees* et les bords du navire on trouve des petits filets [...], qui peuvent être enroulés et déroulés à volonté. Un des côtés de ces filets est attaché aux *raftrees* et l'autre à la chaîne des piliers de fer qui se tiennent sur les côtés. On s'en sert pour éviter qu'un ennemi n'entre quand des navires sont abordés »⁶

Voie de circulation par-dessus le pont, comme une passerelle de bois léger reposant sur des piliers, la *jareta* ou le *spar deck* apparaît donc comme un outil quotidien de maniement du navire : pour éviter l'engorgement du pont principal, mais aussi probablement pour ne pas avoir à escalader en permanence le château avant et le château arrière, pour des marins qui sont obligés de se déplacer sur tout l'espace du navire. Mais cet outil se constitue donc aussi comme

¹ On peut sans doute trouver une généalogie précoce à ce genre d'outil dans le genre de pont-protection que théorisait déjà au début du siècle Philippe de Clèves, décrivant une nef « toute pomptée et couverte de gros cables pour garder les pierres et les barres de fer que ceux des hunes gectent en bas. » P. de Clèves, *Instruction de toutes les manières de guerroyer*, *op. cit.*, p. 51.

² « 1581 — Reales cedula expedidas por el rey a Christobal de Barros, y siete parecers... » Nav. XXII f°288. Voir aussi le mémoire d'Inigo de Lecoya, où il suggère de jeter une voile sur la *jareta* pour protéger les passagers du soleil — ce qui va bien aussi dans le sens d'une structure horizontale et légère. « El Capitan Inigo de Lecoya sobre cosas tocantes al servicio de Vuestra Majestad » AGI Gobierno indiferente, l. 2673.

³ « Non daté — Parecer de Antonio de Urquiola sobre la fabrica de los galeones. » Nav. XXIV f°67

⁴ G.E. Mainwaring (ed.), *The life and works of Sir Henry Mainwaring*, *op. cit.*, vol. II, p.139.

⁵ *Ibid.*, vol. II, p.156 ; W. Monson, *Naval Tracts*, *op. cit.*, vol. III, p. 81.

⁶ W. Salisbury et R. C. Anderson (eds.), *A treatise on shipbuilding and A treatise in rigging written about 1620-1625*, *op. cit.*, p. 13.

un avatar du combat rapproché, empêchant les ennemis d'entrer dans le navire lorsqu'on le boucle jusqu'aux franc-bords — et l'on peut voir par exemple chez Eugenio de Salazar une réelle inquiétude alors qu'il se prépare à combattre (même s'il s'agit en fait d'une fausse alerte), en constatant que son navire ne dispose pas de jareta, et qu'il faut donc redoubler de préparatifs¹.

À partir de cette description qui s'affine, on peut déjà formuler l'hypothèse que cette *jareta* correspondrait à des structures horizontales repérées sur plusieurs gravures d'époque : tout d'abord sur les *Anthony's Roll*, qui détaillent l'aspect de la *Mary Rose* peu après son naufrage.

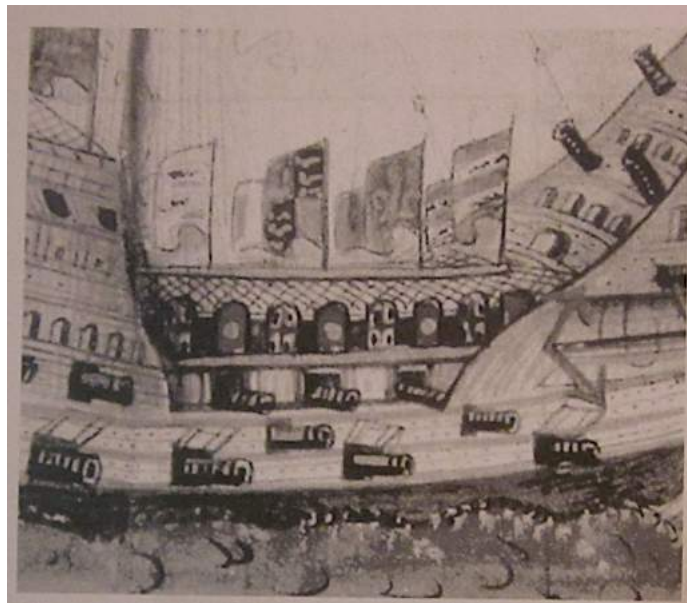


Illustration n°26

La *Mary Rose* dépeinte dans les *Anthony's Roll*, 1546²

On remarque, au-dessus des pavois, une sorte de grillage qui semble solide, et pourrait fournir une plate-forme de circulation d'un bout à l'autre du navire.

La structure horizontale que l'on aperçoit ici semble bien correspondre à ce qui est décrit — tant du point de vue de la circulation entre les châteaux avant et arrière que de celui de la protection contre un assaut, dans la mesure où elle paraît constituer une barrière supplémentaire, fonctionnant avec les pavois sur le franc-bord. Cela reste toutefois statique et assez flou, mais une meilleure description fonctionnelle de l'objet est contenue dans cette gravure de Peter Brueghel l'Ancien, dépeignant une scène mythologique, mais avec un navire de son temps.

¹ E. de Salazar, « La mar descrita por los mareados », art cit, p. 293.

² Détail reproduit dans P.R.V. Marsden et D. McElvogue, *Anatomy of a Tudor warship*, op. cit., p. 206. On peut noter qu'une représentation quasiment identique du *Henry Grace a Dieu* est contenue dans le même « *Anthony's Roll* ».



Illustration n°27

Peter Brueghel l'Ancien (v1525-1569) — Bateau de guerre et la chute d'Icare
(publié v.1565) — détail¹

On note ici le même type de structure grillagée horizontale entre château avant et château arrière, suffisamment solide pour qu'un homme s'y tienne et paraisse y travailler.

On y aperçoit ainsi un marin travaillant dans la taille du navire sur une structure qui ressemble à une grille ou un filet, renforcé par une armature rigide qui pourrait correspondre à la *jareta* et aux *spar decks* tels qu'on les a décrits. La chose est encore plus claire sur celle-ci, où l'on voit bien que la structure fait la jonction entre les châteaux avant et arrière, et qu'elle fournit à la fois un support pour le travail des marins, et une éventuelle barrière à l'entrée des ennemis.

¹ T. I. Gunn-Graham, « The Marine Engravings of Peter Bruegel the Elder », *The American neptune : a quarterly journal of maritime history*, 1998, vol. 58, no 4, p. 329-342.



Illustration n°28

Représentation de galion — Probablement seconde moitié du XVI^e siècle¹

On note toujours la même structure horizontale entre les deux châteaux, cette fois plus clairement amovible. La gravure n'est manifestement pas à l'échelle (les hommes apparaissant bien trop grands par rapport à la taille du navire).

Structure légère quoique relativement permanente donc, qui permet une circulation en hauteur pour les marins, mais aussi d'être refermée sur ses côtés afin de bloquer l'accès dans un contexte guerrier. La *jareta* devient ainsi un point central de la défense anti-abordage, comme le montre le déroulé entier d'un abordage avec des corsaires décrit par Escalante de Mendoza:

Il faut recevoir le premier assaut avec prudence, personne ne devant apparaître en haut, mais tous devant être répartis en bonne intelligence, armés et prêts en-dessous de la *jareta*, et dans les endroits où cela conviendra le mieux. De telle sorte que quand les corsaires sauteront sur le navire, vous les lanciez par en-dessous de la *jareta*, les tuez, les chassez dehors et les fassiez se replier sur leur navire, ce qui devra se faire avec beaucoup d'empressement, de courage et de détermination. [...] Quand ces corsaires verront leur

¹ Reproduit sans références dans P.E. Pérez-Mallaina Bueno, *Spain's men of the sea*, op. cit., p. 76.

furie s'essouffler et auront fini de sauter sur notre navire, et que vous verrez que leur élan s'amointrit ; alors doit s'élever d'un seul mouvement le courage des hommes qui demeureraient sous la *jareta* et ne faisaient mine que de se défendre, et ils sauteront avec furie et discernement, courage et détermination sur le navire ennemi.¹

On le voit, la *jareta* apparaît donc comme un obstacle fort et constant — véritable ligne de défense derrière laquelle on peut se retrancher de manière assez sûre, pour attendre que la furie ennemie passe. C'est dès lors aussi un outil dont on peut se servir pour piéger l'ennemi, par exemple à travers une fausse *jareta*, que l'on ôterait au dernier moment pour déséquilibrer un adversaire en train de sauter sur le navire².

Après avoir posé le cadre matériel d'un espace du navire devant répondre à la double exigence de permettre la circulation et en même temps de favoriser l'abri — à la fois couloir et refuge — il reste à voir comment il est investi par les hommes. Comment répartir un équipage et disposer au mieux les hommes, afin de mettre en place la défense du navire ?

Répartir les hommes

Le premier constat sur la question est l'impératif d'avoir des postes fixes, et clairs, afin de s'épargner la confusion au milieu de la bataille. Les marins doivent tout d'abord avoir une vision claire de leur tâche, comme le demande Sir Walter Raleigh en 1617 :

Le *master* et le *boatswain* devront assigner un certain nombre de marins à chaque voile, et à chacun de ces groupes un des assistants du *master*, du *boatswain* ou du *quartermaster* ; afin que chaque homme connaisse son rôle et sa place, et que les choses puissent être faites sans bruit et sans confusion — et aucun autre homme que les officiers ne devra parler. Si par exemple le *master* ou son second ordonne d'envoyer le grand hunier³, le second du *master*, du *boatswain* ou du *quartermaster* qui a la charge de cette voile devra accomplir cette tâche avec son groupe, sans appeler les autres et sans confusion.⁴

Une répartition par voile pendant le combat donc, ce qui a le mérite de cantonner à une tâche précise une population de marins qui est habituellement sollicitée de tous côtés, et mobilisable

¹ J. de Escalante de Mendoza, *Itinerario de Navegación*, *op. cit.*, p. 257.

² D. García de Palacio, *Instrucción náutica*, *op. cit.*, p. 268.

³ La voile la plus haute du mâât principal.

⁴ J.S. Corbett (ed.), *Fighting instructions, 1530-1816*, *op. cit.*, p. 41-42.

pour toutes les manœuvres¹. La même chose est attendue des artilleurs et de leurs aides, qui doivent avoir des postes et des pièces attitrées et ne pas en bouger, comme on l'a déjà vu² — mais aussi des soldats, qui sont répartis par groupes par le capitaine d'infanterie dans le cas espagnol, « *afin qu'au moment de besoin ils ne traversent pas le navire en se gênant les uns les autres* »³. Cette répartition de l'infanterie peut prendre plusieurs contours, parfois par escadrons de soldats déjà constitués — notamment côté espagnol, où cela répond à la structuration générale de l'infanterie⁴ — que l'on place dans les différents endroits stratégiques du navire⁵. Et parfois simplement en se souciant des nombres de soldats, pour répartir toutes les forces de manière relativement homogène sur le navire⁶.

A un niveau supérieur, au-delà de cette exigence première de clarté de consignes, on peut constater une répartition fondamentale de l'équipage en trois grands groupes ; elle est ainsi explicitée par Sir William Monson par exemple :

Avant que des navires ou des flottes ne se rencontrent, ou n'entrent dans un combat, voici ce qui doit être fait : diviser la compagnie en trois parties, la première pour manœuvrer le navire, la deuxième pour tirer aux armes légères, et la troisième pour s'occuper de l'artillerie.⁷

On peut remarquer que cette répartition reprend en fait globalement les trois groupes distincts que l'on a aperçus sur les navires espagnols : marins, soldats et artilleurs — qui constituent définitivement un groupe intermédiaire, bien qu'ils soient toujours placés sous le commandement de la partie nautique du navire⁸. On peut dès lors comprendre cette répartition comme une grande constante de la période, et comme une disposition au fond logique entre trois postes à plein temps que sont le soin du navire, l'attention très poussée que l'on doit porter

¹ Voir aussi D. García de Palacio, *Instrucción náutica*, *op. cit.*, p. 335.

² Voir 2.1.2.

³ « 1597 — Instrucción del Adelantado de Castilla, Capitan general de las Galeras de España y del Armada del Mar Oceano... » Nav. XXIX f°1.

⁴ L'escadron, ou la bandera, est en effet l'unité fondamentale de l'infanterie espagnole — celles-ci s'agrégeant à terre pour former les *tercios* par exemple. R. Quatrefages, *Los Tercios españoles*, *op. cit.*

⁵ « Orden que el Marqués de Santa Cruz, general desta armada, dió de cómo se repartiese la gente para pelear en el galeón San Martín, Capitan del armada. » C. Fernández Duro, *La conquista de las Azores en 1583*, *op. cit.*, p. 324.

⁶ Rawlinson A 192, f°190.

⁷ W. Monson, *Naval Tracts*, *op. cit.*, vol. IV, p. 90 ; voir aussi *Ibid.*, vol. II, p 243, où il reprend la même répartition.

⁸ Voir 2.1.2.

à des canons difficiles à manier¹, et la nécessité d'avoir en permanence une partie de l'équipage chargée de la continuité de l'attaque.

Une deuxième manière de diviser l'équipage — qui n'est pas incompatible avec la première — est de le répartir entre une partie sur le pont, et une autre partie à l'abri à l'intérieur, prête à intervenir en cas de besoin. C'est déjà le cas chez Philippe de Clèves au début du siècle :

§18. Et sil a chose vient jusques a l'aborder, voz quatre chiefz doibvent chascun partir leurs gens en deux partyes, dont la moictié doibt demourer en souste avec les lieutenens, et les chiefz doibvent saillir avecques l'autre party et se mectre chascun a sa garde pour deffendre son quartier. Et, s'il y avoyt quelc'un de leurs gens blessész ou tuéz, le lieutenant en doibt tousjours renvoyer de fraiz ou la ou ilz sent qu'il en est mestier.²

Une logique de renforts donc, à partir d'une réserve qui se tiendrait à l'abri des dommages à l'intérieur, et qui pourrait prendre la relève en cas de besoin. On retrouve couramment cette manière de procéder au cours de la période, par exemple sur un navire se préparant à la bataille des Açores en 1582, où l'on ordonne de laisser « *cinquante arquebusiers avec deux chefs d'escadre sous le pont afin d'accourir lorsqu'on les appellera* »³. Ou encore dans des instructions de flotte de 1624, Don Fadrique de Toledo ordonnant :

Il faut réserver une troisième partie de l'infanterie, et la laisser sous le pont jusqu'à ce que cela soit nécessaire de la faire remonter parce que ceux qui se battent seront fatigués, ou parce que certains manqueront désormais, et ainsi ils seront le plus à l'abri, et on aura toujours des hommes frais pour relever les autres, si la nécessité s'en fait sentir.⁴

On voit ici la volonté d'instaurer une partie de l'équipage comme des remplaçants, prêts à relever ceux en première ligne en cas de besoin ou si le combat s'éternise. Bipartition structurelle qui vient redoubler la précédente, et laisse entrevoir une autre logique pour diviser l'équipage : non plus simplement en une division fonctionnelle, mais aussi à partir d'une perspective temporelle dans le déroulement du combat, où il convient de penser la durée de la bataille et les manières d'y faire face.

¹ Voir 1.1.2.

² P. de Clèves, *Instruction de toutes les manières de guerroyer*, *op. cit.*, p. 50.

³ C. Fernández Duro, *La conquista de las Azores en 1583*, *op. cit.*, p. 327.

⁴ « 1624 — De las instrucciones y ordenes que destribuyó Don Fadrique de Toledo para la Armada... », Nav. VI f°271-272. Voir aussi une préconisation en tous points identiques en Rawlinson A 192, f°190.

Des groupes spécialisés

On peut toutefois entrer davantage dans le détail, et voir que de nouvelles limites sont opérantes à l'intérieur de cette tripartition ou de cette bipartition — et que d'autres groupes à part sont parfois mis en évidence. Ainsi, un certain nombre de sources mettent l'accent sur la partie de l'équipage qui doit se trouver dans les hunes ; c'est-à-dire en hauteur par rapport au reste du champ de bataille, position particulièrement favorable. C'est le cas de manière particulièrement visible pour les sources du début de la période, à un moment où le jet de projectiles à la main restait une option particulièrement centrale. Voici par exemple ce qu'écrit Philippe de Clèves :

§21. Aussi pareillement leur nef devant et derriere est toute pomptee et couverte de gros cables pour garder les pierres et les barres de fer que ceulx des hunes gectent en bas. Car c'est la chose qui faict le pis quant l'on est a l'aborder, que les coups qui viennent des hunes. Eu aussi scella empesche que l'on n'y peult entrer.¹

Un corps spécialisé donc, présent dans les hunes pour jeter pierres et projectiles en fer sur l'ennemi, mais aussi « plomb et huile bouillante »². Chaves va dans le même sens, mais prend plus de soin à décrire le fonctionnement et les précautions que doit prendre cette force présente dans les hunes :

Il faut trouver quatre hommes qui montent à la hune principale, et quatre autres qui montent à celle du mâst de misaine, et faire monter dans ces hunes beaucoup de pierres et deux ou trois lots de flèches. Et là ils devront avoir mis en place leurs pavois ou des matelas, et avoir beaucoup de vases à jeter, les uns avec de la poudre et du goudron et des mèches enflammées, les autres avec du savon et de l'huile, d'autres avec de la chaux.³

Il y a donc une volonté donc de maximiser cette position retranchée avec des projectiles aussi divers que possible, mais aussi de protéger cet avantage en construisant des abris dans ces hunes par la mise en place de pavois ou de matelas, pour amortir les projectiles ennemis⁴. Toutefois, cette manière de penser le combat et les forces selon un axe vertical favorisant les

¹ P. de Clèves, *Instruction de toutes les manières de guerroyer*, *op. cit.*, p. 51.

² *Ibid.*, p. 51.

³ A. de Chaves, *Espejo de navegantes*, *op. cit.*, p. 379.

⁴ Voir aussi le mémoire d'Iñigo de Lecoya dans les années 1570, qui insiste sur la nécessité de « protéger les hunes, car la force essentielle de la guerre en mer descend de celles-ci ». AGI Gobierno indifferente 2673.

positions en hauteur semble en crise — et cet avantage paraît se réduire au cours de la période du fait des progrès de l'armement, comme le remarque William Bourne à la fin du siècle :

De nos jours, combattre depuis le haut des mâts est de peu d'effet, depuis que l'on utilise des coulevrines et des mousquets sur les navires ; car on peut bien protéger les hunes contre les flèches et les carreaux d'arbalète, mais il n'est pas possible de le renforcer contre les coulevrines : il n'est donc pas bon d'avoir trop d'hommes dans les hunes de nos jours, car ils se feront abattre¹.

Le danger est donc que les hommes dans les hunes soient inefficaces car trop vulnérables, et qu'ils risquent de disparaître rapidement sous le feu ennemi. On mesure ici toute l'ambiguïté de la position dans les hunes : d'un côté une situation en hauteur, favorable pour jeter des projectiles divers sur l'ennemi. Mais de l'autre, une immobilité forcée qui fait des hommes qui s'y trouvent une cible facile pour l'artillerie ennemie, si elle arrive à les toucher et si leur retranchement n'est pas suffisant — ce qui semble désormais une constante face aux armes modernes². La vision de William Bourne n'est toutefois pas partagée par tous, et on peut nuancer ses affirmations en remarquant malgré tout une certaine persistance de cette attention portée aux hunes : ainsi John Young invite à peu près à la même période à bien prendre garde de renforcer les hunes afin qu'elles soient à l'épreuve des mousquets et de mettre en place des drisses et des sacs « afin de pouvoir hisser de grosses pierres pour qu'on puisse les jeter sur l'ennemi depuis la hauteur »³. Tout comme Sir Henry Mainwaring, qui, jusque dans les années 1630 mentionne encore la présence d'hommes « qui s'y trouvent au cœur du combat pour jeter des pots de feu, ou utiliser des armes de petit calibre, ou des choses de ce genre », pour indiquer le besoin de les cacher par des tissus et de les protéger⁴ — signe que la stratégie n'a pas été abandonnée d'un seul bloc. Cela montre aussi que l'on ne songe pas tant à abandonner cette stratégie ancienne et favorable de la position en hauteur, qu'à lui permettre de survivre face à l'évolution technique, en retranchant efficacement les hommes qui s'y trouvent face à l'artillerie ennemie. Autrement dit, on essaie alors de mettre à niveau la défense face à une

¹ W. Bourne, *Inventions or devises, very necessary for all generalles and captaines, or leaders of men, as wel by sea as by land*, *op. cit.*, p. 2.

² Escalante de Mendoza souligne également le danger de cette position, en mettant en évidence qu'il « est particulièrement nécessaire que ceux qui devront aller et se battre depuis les hunes soient des hommes adroits et courageux », J. de Escalante de Mendoza, *Itinerario de Navegación*, *op. cit.*, p. 256.

³ W. Monson, *Naval Tracts*, *op. cit.*, vol. IV, p.221. Voir aussi « 1575 — Orden e Instruccion del modo y manera que se ha de tener para pelear en el mar » Nav. XXII f°162

⁴ G.E. Mainwaring (ed.), *The life and works of Sir Henry Mainwaring*, *op. cit.*, vol. II, p. 246.

attaque aux possibilités techniques démultipliées, plutôt que de changer les logiques d'ensemble du navire.

Au-delà des hunes, on voit parfois apparaître dans les sources un deuxième groupe séparé de membres d'équipage particulièrement intéressant pour nous, puisqu'il s'agit de groupes spécialisés dans l'abordage. Et plus précisément dans la pénétration sur le navire ennemi, ce qui recoupe deux logiques que nous avons déjà rencontrées : d'un côté, la volonté d'assigner à chacun une tâche claire et ne requérant pas de grands efforts de communication au cours du combat ; de l'autre, le désir d'assurer une continuité de feu sur l'ennemi — ce qui invite à identifier un petit contingent d'hommes qui cesseront à un moment de tirer pour faire l'effort de passer sur l'autre pont, mais sans que la dynamique du combat n'en soit pourtant arrêtée. On trouve ce genre de répartition par exemple dans les instructions de Don Fadrique de Toledo en 1624 :

Dans chaque navire, il faut avoir désigné à part trente soldats et douze marins de la plus grande qualité, afin qu'ils sautent sur le navire ennemi — et pas plus, d'abord en raison de la confusion que cela entraîne souvent, mais aussi au cas où d'autres navires chargeraient le nôtre et souhaiteraient nous aborder de l'autre côté. On pourra alors faire face avec la défense et la garde nécessaires, et il ne faut pas tout aventurer d'un seul coup¹.

On mesure donc la logique de cette force à part qui ne peut manquer d'évoquer les commandos contemporains : un petit groupe particulièrement efficace et spécialisé, chargé de prendre l'assaut du navire ennemi selon une logique différenciée, puisque l'on trouve plus loin que les marins ont pour objectif de couper les haubans et tout le gréement, et ainsi d'immobiliser le navire ennemi qui ne pourra fuir. Le risque d'une telle force, à part, est toutefois sa vulnérabilité, qui se manifeste par exemple dans la bataille des Açores de 1582, où un tel escadron est mis en place sur le navire amiral français, mais se fait décimer à la première charge, provoquant « stupeur et grande terreur » parmi les Français².

¹ « 1624 — De las instrucciones y ordenes que distribuyó Don Fadrique de Toledo para la Armada... », Nav. VI f°271. Voir aussi le « Diálogo entre un vizcaíno y un montanés », où cette répartition est présentée comme une option fréquente, mais non systématique ; et Garcia de Palacio, qui fait une distinction entre le « bataillon », qui doit rester défendre le navire, et les « escadres » qui doivent assaillir l'ennemi. C. Fernández Duro (ed.), « Diálogo entre un vizcaíno y un montanés », art cit, p. 172 ; D. García de Palacio, *Instrucción náutica, op. cit.*, p. 336.

² AGS « Guerra y marina », legajo 128 doc. 30.

Enfin, un dernier groupe distingué des autres est celui des hommes aux tâches très spécialisées qui se trouvent sur le navire : par exemple ceux qui auront la garde de la réserve de poudre¹, ou la charge de manier le gouvernail², qui doivent être désignés bien à l'avance. Mais aussi ceux qui constituent les artisans du navire, dont le rôle est la maintenance du navire et de l'équipage, comme le chirurgien ou le charpentier. Ceux-ci se trouvent clairement à l'intérieur du navire, afin qu'ils puissent travailler relativement à l'abri. Ainsi, selon Garcia de Palacio :

Il faudra qu'il y ait à l'intérieur du navire en lieu sûr le chirurgien avec son brasero et ses instruments en fer, de l'étope, des œufs, de la thérébentine et des morceaux de toile, avec deux hommes parmi les moins utiles de l'équipage — afin qu'il soigne là les blessés qu'on lui enverra.³

Et les spécialistes de la réparation doivent aussi se tenir prêts au cœur du combat :

Les calfateurs et les charpentiers seront prêts à intervenir avec des feuilles de plomb, du cuir, de l'étope, des guipons⁴ et des clous pour colmater toute voie d'eau entraînée par un tir, sur laquelle il faudra intervenir avec toute la rapidité nécessaire.⁵

On voit donc opérer plusieurs motifs de division de l'équipage à l'approche de la bataille : d'une part, une grande division fonctionnelle entre les trois grands corps spécialisés d'un navire, qui fonctionnent chacun selon des dynamiques, des consignes et une structure propres. De l'autre, une répartition fine de l'équipage autour de certains postes, estimés particulièrement stratégiques du fait de leur importance pour la direction du combat — par exemple le gouvernail — ou pour sa continuation — comme les charpentiers. En tant que tel, le navire au combat est

¹ « 1624 — De las instrucciones y ordenes que distribuyó Don Fadrigue de Toledo para la Armada... », Nav. VI f°272. Voir aussi C. Fernández Duro, *La conquista de las Azores en 1583, op. cit.*, p. 327.

² On recommande même dans une instruction de 1575 d'en désigner trois, afin qu'il puisse y avoir deux remplaçants si le titulaire de la charge est touché — signe qu'il devait s'agir d'une cible régulière. « 1575 — Orden e Instruccion del modo y manera que se ha de tener para pelear en el mar » Nav. XXII f°162 ; « 1624 — De las instrucciones y ordenes que distribuyó Don Fadrigue de Toledo para la Armada... », Nav. VI f°274.

³ D. García de Palacio, *Instrucción náutica, op. cit.*, p. 335. Voir aussi « 1575 — Orden e Instruccion del modo y manera que se ha de tener para pelear en el mar » Nav. XXII f°161. Voir aussi « Directions what a captain is to do before and in a fight », où l'auteur prête une attention particulière à ce que le chirurgien « ait suffisamment de place » pour opérer à l'aise. Rawlinson A192, f°190 v°.

⁴ Pinceaux servant au calfatage — et pouvant donc servir à renforcer l'étanchéité des bordés en cas d'urgence

⁵ « 1597 — Instruccion del Adelantado de Castilla, Capitan general de las Galeras de España y del Armada del Mar Oceano... » Nav. XXIX f°4 — identique à « Années 1590 — Instrucción de Don Martin de Padilla, que los capitanes de Infanteria y de los Navios del Armada han de guardar y cumplir », Nav. III f°320. Voir aussi « Directions what a captain is to do before and in a fight », Rawlinson A 192 f°190 ; N. Boteler, *Dialogues, op. cit.*, p. 293.

donc aussi un lieu de division du travail efficace, tous les groupes devant se compléter afin d'assurer le maintien du navire, puis une victoire éventuelle. Mais au-delà de cette disposition fonctionnelle, tant du navire que de l'équipage, vers l'horizon du combat, il convient désormais de se demander comment on prépare très concrètement les hommes à la perspective de cet affrontement ; et par quels rites et quels procédés on en vient à faire entrer psychologiquement tout un équipage dans le combat.

Préparer l'équipage

Toute cette préparation du navire et de l'équipage constitue un premier moment d'entrée dans le combat, en vue duquel tous les hommes se mobilisent et où donc l'horizon de la bataille se présente plus clairement à l'esprit. Mais tout cela s'accompagne d'un certain nombre de points de repère et de rituels — qui parachèvent cette préparation et disposent véritablement les hommes au combat. Le premier consiste généralement dans la distribution de nourriture et de boisson, comme une poussée roborative qui vise à donner du courage et de l'allant aux hommes. Ainsi, voici ce qu'Escalante de Mendoza recommande :

Quand le bon capitaine, *maestre* ou pilote voit qu'une telle entreprise [le combat] est engagée, il doit appeler tout le monde à la poupe, et sortir de l'entrepont ce qui s'y trouve de meilleur en termes de nourriture et de boisson, et partager son repas avec ses serviteurs et avec les marins.¹

Volonté donc d'offrir un bon repas à des hommes qui vont risquer leur vie, selon un rituel qui n'est pas sans rappeler le dernier repas du condamné, mais qui a sans doute encore plus de sens dans le contexte de la bataille : on peut en effet supposer qu'il est utile de ne pas partir à l'assaut le ventre vide. Un tel don, venant très explicitement du capitaine qui le présente comme un cadeau, a pour vertu de le placer symboliquement dans une position de père nourricier de ses hommes à l'approche du combat, où le renforcement de ce lien entre le capitaine et l'équipage sera particulièrement précieux². L'alcool, quant à lui, joue un rôle aussi central dans ces derniers moments : ainsi lit-on au sujet de la bataille du pertuis breton que dans l'armée royale, le matin du 6 octobre, alors que les navires rochelais approchent, « l'on fait boire du vin

¹ J. de Escalante de Mendoza, *Itinerario de Navegación*, *op. cit.*, p. 142 ; voir aussi J. Smith, *A Sea Grammar*, *op. cit.*, p. 61.

² Voir 3.3.3.

d'Espagne aux Soldats, on leur frotte le visage de fort vinaigre »¹ ; ce qui peut sans doute se comprendre par le fait qu'un peu d'alcool permet probablement d'alléger les doutes et les questions qui se posent à mesure que le navire ennemi se rapproche. On se trouve néanmoins au cœur d'une dialectique délicate entre cet usage anxiolytique de l'alcool et ses débordements, et il n'est pas rare de voir des hommes ayant trop bu à l'assaut, ce qui pose des problèmes très réels au cœur du combat².

Un deuxième élément de cette préparation des hommes au combat est ensuite la dimension religieuse : on constate en effet à l'approche de la bataille un redoublement des rites de dévotion. Ainsi, si sur les navires espagnols tout l'équipage est censé se trouver en état de grâce, ayant dû se confesser et communier avant le départ³, on assiste parfois à un redoublement de ces rites à l'approche du combat — notamment par une confession⁴ et une absolution générales au moment d'aller à l'assaut, sous la direction du chapelain du navire (quand il en compte un). Par exemple dans un combat de 1579 :

Le chapelain leur donna alors l'absolution, et ainsi il les fit se mettre à genoux et se confesser de ce qu'ils devaient ; et ils se levèrent en promettant avec grande dévotion de mourir pour l'Eglise, et pour leur roi et Seigneur.⁵

Ou encore dans ce combat de 1621 aux Antilles :

¹ *Histoire générale de ce qui s'est passé entre les armées navales de France et celles des Rochelois, ès côtes de Poictou, rivières de Bordeaux et Charente, ès combats de M. de Guyse, depuis le mois d'août de l'année mil six cent vingt-un jusques à la publication de la paix au mois de novembre mil six cent vingt-deux. Extrait sur les journaux de l'amiral des vaisseaux rochelais, par un discours plus étendu*, s.l., 1624, p. 10. L'usage du vinaigre est plus inhabituel, et n'a à vrai dire pas été retrouvé ailleurs — mais on peut supposer qu'il s'agit là de donner un effet « coup de fouet » à ceux qui s'en frictionnent, par un produit qui attaque la peau.

² « 1640 — Relacion de la batalla de los Galeones de Tierra firme con la Armada de Francia al salir de Cadiz... » Nav. XXIV f°296 ; voir 3.3.1.

³ J. de Escalante de Mendoza, *Itinerario de Navegación*, *op. cit.*, p. 52. Voir aussi AGI, Patronato legajo 44, ramo 1, où il est formellement interdit à Diego Garcia, capitaine d'une caravelle envoyée aux Indes en 1526, de laisser monter à bord tout marin qui ne se serait pas confessé — cité par P.E. Pérez-Mallaina Bueno, *Spain's men of the sea*, *op. cit.*, p. 238.

⁴ On peut toutefois s'interroger sur les modalités et la sincérité de cette éventuelle confession, faite par tout un équipage au même moment et face à tous — mais le déroulement des événements est pourtant assez clair dans le récit du combat de 1579.

⁵ « 1579 — Relacion delo sucedido a la parte del Armada de Su Magestad de la guarda delas Indias... » Nav. XXII f°238.

A ce moment le chapelain depuis la poupe fit le geste d'absolution qu'ils reçurent à genoux, et invoquant Saint Jacques avec un fier élan, ils abordèrent l'ennemi L'Oursin noir, en tirant artillerie et mousquets.¹

Effet d'élan donc de la confession, qui apparaît comme un moment psychologiquement important pour les hommes d'équipage, qui paraissent s'élancer ensuite avec un fier allant vers le combat — comme libérés d'un poids qui leur pesait sur la conscience. La chose est toutefois plus délicate sur des navires britanniques réformés, où la confession auriculaire n'est pas en pratique ; mais on trouve toutefois dans le *Book of prayer* anglais un certain nombre de prières, individuelles ou collectives, pour cette occasion :

Prière qui doit se dire avant le combat sur la Mer, contre quelque ennemi que ce soit

O Seigneur, Dieu très-puissant, & très glorieux, Dieu des armées, qui conduis & qui gouvernes sur toutes choses ; Tu es assis sur ton Trône, où tu juges justement : C'est pourquoi nous nous adressons à ta Divine Majesté en notre nécessité présente ; afin qu'il te plaise de prendre notre cause en main, & de juger entre nous et nos ennemis. Déploie ta force, ô Seigneur, & viens à notre secours : car tu ne donnes pas toujours la victoire aux forts, mais tu peux délivrer par un petit nombre, comme par un grand. O ne permets point que nos péchés crient maintenant vengeance contre nous ; mais prête l'oreille aux prières de nous tes pauvres serviteurs, qui te demandons grace, & qui implorons ton secours ; & sois notre défense contre l'ennemi. Fais connoître que tu es nôtre Sauveur, & notre puissant Libérateur ; par Jésus-Christ nôtre Seigneur. Amen.²

On constate donc un maintien de la fonction religieuse de réconfort donc, qui apparaît comme une strate supplémentaire de préparation psychologique, afin de motiver et en même temps de soulager dans une certaine mesure les combattants à l'approche du combat.

Cette institution se complète généralement par un passage topique de la préparation au combat, à savoir le discours du capitaine³ : il est en effet de la première importance que celui qui va mener les hommes au combat prenne la parole et motive ses hommes, comme on peut le

¹ « 1621 — Viaje y suceso de los caravelones y galeones de la guarda de Cartagena de las Indias y su costa... », Nav. VI f°45.

² *La Liturgie ou formulaire des prières publiques selon l'usage de l'Eglise anglicane*, Londres, P. Dunoyer & N. Prevost & Comp. 1729, p. 471.

³ On les trouve souvent dans le même mouvement, comme le conseille par exemple Sir William Monson : W. Monson, *Naval Tracts, op. cit.*, vol. II, p. 157.

voir dans le même combat de 1579, où l'absolution vue plus haut arrive en point d'orgue du discours du capitaine :

Le général leur fit alors un discours chrétien et très réfléchi, qui aurait pu donner du courage non seulement à des Espagnols aussi braves que ceux qu'il avait avec lui, mais aussi à des femmes peureuses ; en leur disant qu'ils allaient mourir pour la foi du Christ, et en défense de leur Sainte Mère l'Eglise contre des hérétiques, luthériens, nos ennemis, et le chapelain leur donna l'absolution.¹

Escalante de Mendoza va dans le même sens, en proposant à ses lecteurs un discours type pour le capitaine, qui peut être repris par les capitaines qui le liraient. A l'approche du moment où il s'agira d'aborder l'ennemi, le bon capitaine doit en effet parler avec animation ; et avec enthousiasme prononcer les paroles suivantes :

Eh mes frères ! Voici le jour où les hommes d'honneur et de honte doivent se distinguer, car vous voyez que le navire qui vient est un corsaire, et qu'ils viennent avec enthousiasme et détermination de nous voler, et de nous faire perdre notre navire, notre honneur, nos vies et nos biens. Et puisqu'ils viennent à nous il est juste que nous nous défendions et que nous nous disposions à mourir ici, et cela est nécessaire car il vaut mieux mourir en hommes de bien plutôt que dans les souffrances en nous rendant car ils nous battront à mort ou nous tueront d'une autre vile manière. Et si nous faisons notre devoir, nous triompherons d'eux de la même manière qu'ils prétendent triompher de nous — car ils sont des voleurs, et ont moins de courage qu'ils ne montrent de forfanterie et d'audace.

Et je promets que j'honorerai et donnerai mes biens à celui qui se battra et fera son devoir en homme de bien ; et que celui qui ne se battra pas comme il doit se prépare, car il mourra de mes mains — et c'est pour le trouver que je devrai marcher avec une grande vigilance parmi vous.

Ces paroles, et d'autres semblables qui provoqueront courage et détermination devront se dire à haute voix afin que tous les entendent au moment d'aborder, car les paroles provoquant la colère et créant le courage sont de grande valeur dans ces moments — et comme le dit le refrain, c'est ce qu'on te dit qui détermine ton cœur.²

¹ « 1579 — Relacion delo sucedido a la parte del Armada de Su Magestad de la guarda delas Indias... » Nav. XXII f°238.

² J. de Escalante de Mendoza, *Itinerario de Navegación, op. cit.*, p. 256.

Ce genre de discours est également fréquent dans les sources narratives, où le capitaine s'adresse directement à tout l'équipage pour leur rappeler l'enjeu et les exhorter au courage¹ : Sir William Monson, par exemple, relate dans une expédition de 1602 au large de l'Espagne que « chaque capitaine encouragea ses hommes, ce qui les enhardit et les anima tant que, quoiqu'ils aient eu tendance à être faibles et fébriles auparavant, ils apparurent dès lors ravivés et enthousiastes comme si un nouvel esprit avait été infusé en eux »². Le discours apparaît donc comme la dernière préparation pour le combat, le dernier moment d'exaltation pour un équipage qui se prépare à l'assaut. Le capitaine s'y rappelle ainsi au bon souvenir de ses hommes en leur faisant miroiter l'enjeu — et par là se pose comme celui qui les mènera au combat, se plaçant véritablement comme leur chef.

Ce moment du discours vient donc parachever tout une longue phase de préparation du navire : préparation du matériel en lui-même dans un premier temps, qui doit être mis en ordre pour la bataille — c'est le branle-bas de combat littéral, où l'on met les branles, c'est-à-dire les hamacs, en position pour combattre en amortissant les balles ennemies³. Mais aussi et surtout préparation des hommes qui, par leur organisation et par leur disposition d'esprit, doivent être prêts pour se battre. Il revient ainsi au capitaine et à toute la hiérarchie du navire de se préoccuper de cet équipage, de son savoir-faire au feu, de son efficacité par sa répartition, mais aussi de sa disposition d'esprit, et de sa capacité à aller avec entrain et sans doutes vers l'intensité et le hasard du combat ; c'est-à-dire vers la perspective de la mort — où toute hésitation menace l'efficacité de l'entreprise collective au combat.

¹ Voir par exemple le discours déjà cité dans « 1579 — Relacion delo sucedido a la parte del Armada de Su Magestad de la guarda delas Indias... » Nav. XXII f°238. Pour d'autres exemples de discours avant combat, voir « 1621 — Viaje y suceso de los caravelones y galeones de la guarda de Cartagena de las Indias y su costa... », Nav. VI f°45.

² « Sir Richard Leveson and Sir William Monson to the coast of Spain, AD 1602 », *Naval Tracts*, vol. II, p. 157. Pour d'autres exemples de discours avant combat, voir par exemple le discours déjà cité dans « 1579 — Relacion delo sucedido a la parte del Armada de Su Magestad de la guarda delas Indias... » Nav. XXII f°238 (cf. Supra), ou encore « 1621 — Viaje y suceso de los caravelones y galeones de la guarda de Cartagena de las Indias y su costa... », Nav. VI f°45, ou encore, pour le début de la période, Antoine de Conflans haranguant ses hommes en 1503, leur promettant que « *si par lascheté summes deffaictz, noz biens seront abutinez, noz corps faictz appastz des poissons, et noz faictz plains de deshonneur* » Jean d'Auton, *Chroniques de Louis XII*, Paris, H. Laurens, 1889, vol.III, p. 197.

³ Delphine Tempère a néanmoins montré par son étude des inventaires après décès que l'adoption des hamacs sur les navires espagnols n'avait pas lieu avant le XVIII^e siècle, les membres d'équipage dormant jusque-là sur de petits matelas ou des nattes. D. Tempère, *Vivre et mourir sur les navires du Siècle d'or*, op. cit., p. 181.

2.2. Des navires face à face

Si le navire se modifie à l'approche de l'affrontement, il convient de ne pas perdre de vue que dans la plupart des cas étudiés, il se comprend à l'intérieur d'un ensemble plus important qu'est la flotte. Son action et son approche du combat ne constituent alors plus un ensemble en soi, une entité autonome, mais une unité en cohérence avec d'autres, qui doivent se coordonner. Cette obligation d'agir en groupe détermine non seulement le quotidien d'un navire au sein d'une flotte, fait de signaux et de messages variés afin de gérer la navigation, mais aussi l'approche du combat. Ainsi, la forme que prendra la flotte, la manière dont le navire s'y insèrera et le rôle qu'il y jouera, et enfin l'adversaire qu'il lui sera donné d'affronter, mettront chaque bâtiment dans une position plus ou moins favorable en fonction de la façon dont la flotte aura réussi à se placer. Il s'agit donc désormais de décrire ces logiques de petite échelle du combat, en partant des dimensions les plus quotidiennes puis en nous dirigeant vers l'approche directe de la bataille, à travers la recherche de la position la plus favorable pour une flotte face à son ennemi.

2.2.1. Dynamiques de flottes et consignes générales à la mer

Il faut avant tout remarquer que cette question des formations, qui peut être identifiée à la tactique, est un souci assez ancien en histoire navale et a même dans une certaine mesure obnubilé les auteurs sur la question du combat. Le souci des formations et de leur évolution a en effet beaucoup préoccupé des auteurs parfois anciens militaires¹, sans doute par imitation des réflexions des théoriciens de l'armée de terre. En outre, l'évolution tactique dans le combat naval atteignant une sorte de stase au milieu du XVII^e siècle autour de la mise au point de la ligne de bataille, un certain nombre de réflexions se sont polarisées sur des perspectives téléologiques, cherchant à savoir comment on en était venu à cette ligne de file, et surtout quelle nation pouvait se prévaloir de sa paternité². Ainsi les tactiques navales précédentes étaient-elles

¹ On peut mentionner parmi ceux-ci bon nombre des auteurs de référence du XIX^e siècle, par exemple le capitaine de vaisseau Cesareo Fernandez Duro, ou John Knox Laughton, instructeur au sein de la Royal Navy.

² Voir par exemple l'introduction de Sir Julian Corbett aux *Fighting instructions* : « L'idée que nous aurions emprunté [la ligne] aux Hollandais n'est plus tenable. Les Hollandais eux-mêmes ne prétendent pas avoir inventé la ligne. En vérité je n'ai pu trouver dans aucun écrit étranger, qu'il soit hollandais, français ou espagnol, de prétention à avoir inventé une nouvelle tactique navale de valeur durable. ». J.S. Corbett (ed.), *Fighting instructions, 1530-1816, op. cit.*, p. ix.

souvent interrogées à travers ce prisme de recherche de l'antériorité, et pour le reste renvoyées au domaine des vieilleries¹, faute d'un cadre bien identifiable et d'un corpus tactique clairement défini, qui aurait valu la peine d'être étudié. De fait, on ne saurait trouver un niveau de méticulosité et de théorisation des formations navales équivalent à ce que l'on pourrait trouver pour des batailles terrestres², ou même dans les affrontements en Méditerranée à la même époque³ — ce qui tient pour une bonne part à la difficulté de manoeuvrer un navire à voile, qui limite grandement la capacité à disposer des navires en structures précises. On constate pourtant, lorsqu'on s'y penche, un certain nombre de grands traits de discipline et de cohésion de flotte, qui dessinent ce que sont les soucis du quotidien sur un navire de guerre — afin de se maintenir prêt dans cette temporalité longue de l'attente, avant que celle-ci ne vienne se précipiter dans le combat proprement dit.

Garder une flotte en ordre

Le premier souci au sein d'une flotte est de garder un semblant d'ordre dans la disposition des navires, étant entendu que la mer est un facteur limitant par excellence: les navires qui la composent n'ont jamais les mêmes capacités nautiques, et ne peuvent donc pas forcément se porter là où le commandant de la flotte le souhaiterait, notamment lorsque celui-ci a des attentes calquées sur des forces terrestres. Un exemple de telles contraintes est donné par l'expédition anglaise contre Cadix en 1625, commandée par Sir Edward Cecil et dont les principaux

Sir Julian Corbett constitue plus largement un excellent exemple de la fascination de cette génération d'historiens pour les formations navales — comme le montre par exemple son analyse de *l'Espejo de navegantes* d'Alonso de Chaves, comme schéma explicatif des formations dans les combats franco-anglais de 1545. J.S. Corbett, *Drake and the Tudor Navy*, *op. cit.*, p. 39-42.

¹ Corbett voit ainsi un « *antiquarian interest* » à toutes ces questions. J.S. Corbett (ed.), *Fighting instructions, 1530-1816*, *op. cit.*, p. ix.

² Nuançons toutefois ce constat en remarquant que les auteurs les plus anciens, comme Alonso de Chaves, cherchent dans une certaine mesure à atteindre cette rigueur des formations terrestres. C'est ce que remarque notamment Sir Julian Corbett : « Il est naturel qu'il faille se référer à l'Espagne pour les origines de la tactique navale. Bien que les Anglais aient été les premiers à parfaire le navire à voiles, il n'y a pas de raison de s'attendre à ce que le mode d'emploi provienne du même endroit. [...] La tactique est essentiellement un art de soldat ; c'est à des hommes entraînés comme soldats que le commandement de grandes flottes a toujours été donné. Jusqu'à ce qu'un grand génie parvienne à rompre ces traditions militaires, il est inévitable que les tactiques navales restent sous influence militaire. » J.S. Corbett, *Drake and the Tudor Navy*, *op. cit.*, p. 38-39. Nous nous distancierons toutefois de ces préoccupations, notamment en remarquant que bien que le cadre théorique soit rigoureusement posé par Chaves par exemple, ce genre de disposition avait peu de chances d'être mise en œuvre dans une bataille réelle, et représentait bien davantage un objectif et un principe directeur pour l'organisation au combat, qu'un art applicable.

³ La bataille de Lépante est ainsi un bon exemple de formations en demi-lunes assez sophistiquées — Michel Lesure (ed.), *Lépante, la crise de l'Empire ottoman*, Paris, Julliard, 1972, 285 p ; voir aussi John Francis Guilmartin, *Gunpowder and galleys: changing technology and mediterranean warfare at sea in the sixteenth century*, New York, Cambridge University Press, 1974, 321 p.

commandants viennent de la guerre sur terre, ce qui les pousse à recommander dans les instructions des formations d'une grande précision¹. La réponse des commandants de navires ne se fait pas attendre une fois en mer, lors d'un conseil de guerre à bord du navire amiral *Anne Royal*, le 11 octobre :

Une fois les instructions lues, celles-ci furent pesées et examinées en détail, et il fut observé qu'elles voulaient forcer notre flotte à se comporter et se battre en mer à la manière d'une armée sur terre, en assignant chaque navire à une division, un rang, une ligne, et une position. Or cet ordre et cette régularité sont non seulement improbables mais pratiquement impossibles à être observés par une flotte de cette taille, dans un endroit aussi incertain qu'est la mer.²

Cette impossibilité de se disposer entièrement librement étant établie, il devient dès lors nécessaire de disposer d'un certain nombre de principes simples pour s'organiser efficacement et maintenir une cohésion de flotte minimale — afin de ne pas affaiblir la formation. Le premier objectif visé, permettant de maintenir la cohésion de la flotte, est la similitude d'allures. En d'autres termes, l'enjeu est de parvenir à ce que tous les navires aillent à peu près à la même vitesse — donc faire en sorte que les navires les plus lents exploitent l'intégralité de leur potentiel, et que les navires plus rapides se calquent sur ces derniers, afin de ne pas trop étirer la flotte. C'est ce que formule une instruction espagnole de la fin du XVI^e siècle :

Tous les navires qui seront les meilleurs à la voile devront calquer leur allure sur les autres, de manière que l'un n'aille pas plus vite que l'autre et qu'ils restent en compagnie des plus lents. Il faudra particulièrement avoir ce souci de nuit.³

Cela répond à un impératif pratique : il s'agit ici de maintenir autant que possible l'unité d'un convoi pour celui qui en a la charge, ce qui ne peut être obtenu que par la similitude d'allure. Ce principe d'unité de vitesse permet en outre de garder la cohésion même lorsqu'on ne peut vérifier directement son efficacité — notamment de nuit, comme le précise l'instruction citée. Mais cet impératif de cohésion se comprend pour des raisons de sécurité et à la lumière du risque du combat ; où toute disparité, et tous les écarts au sein de la flotte fourniraient autant

¹ J.S. Corbett (ed.), *Fighting instructions, 1530-1816*, *op. cit.*, p. 55.

² *Ibid.*, p. 63-64 ; voir aussi par exemple A. de Chaves, *Espejo de navegantes*, *op. cit.*, p. 391 ; W. Monson, *Naval Tracts*, *op. cit.*, vol. IV, p. 97-98 ; voir aussi Brian Tunstall, *Naval Warfare in the Age of Sail: the Evolution of Fighting Tactics 1650-1815*, London, Conway Maritime Press, 1990, p. 13.

³ « Non daté - Instruccion de la Navegacion que deben hacer las Flotas en su viaje a las Indias. » Nav.XXI f°90 ; voir aussi N. Boteler, *Dialogues*, *op. cit.*, p. 280-281, 284.

de points de faiblesse permettant l'attaque d'un ennemi, comme le remarque une ordonnance espagnole de 1592 :

Car la raison pour laquelle certains revers se sont produits a été, et demeure, le désordre avec lequel s'accomplissent ces voyages, où parfois certains navires partent en avant, et d'autres restent à la traîne volontairement [...], ce qui affaiblit la force de ces dites flottes, et fournit l'occasion à l'ennemi pour s'approcher, et les attaquer. Afin que cessent ces inconvénients passés, et que ceux-ci ne se reproduisent pas, j'ordonne et commande que les Généraux et amiraux aient grand soin de ne pas consentir qu'aucun navire ne divise la flotte pour aucune raison ou cause, afin que tous poursuivent leur voyage ensemble et de conserve.¹

Toute fracture dans une flotte constitue donc un angle d'attaque pour un ennemi, qui n'a alors plus à affronter l'entièreté de la flotte mais peut en isoler une partie — lui faisant ainsi perdre ses principaux avantages, ceux du nombre et de la cohésion. Il est par conséquent déterminant de définir un principe général d'allure assurant cette unité — qui ne peut être autre que le plus petit dénominateur commun, à savoir la vitesse du navire le plus lent.

Le second point décisif est la recherche de points de repère, que sont les principaux navires présents. Une *Armada* ou une flotte organisée comprend habituellement plusieurs navires dotés de fonctions de commandement, généralement les plus grands, que sont dans le cas d'une flotte de grande taille le navire amiral (*Admiral ship* ou *Almiranta* en Espagne), le vice-amiral (*Vice-Admiral* ou *Capitana*) et parfois un *Rear-Admiral*². Ceux-ci sont ainsi chargés d'encadrer la flotte en se plaçant à l'avant et à l'arrière — afin de donner des repères et en quelque sorte des limites spatiales à ne pas dépasser³, l'enjeu étant de comprendre l'ensemble de la flotte dans un espace que l'on peut scruter et surveiller d'un seul coup d'œil. Cet encadrement permet aussi et surtout à ces gros navires de protéger et le cas échéant de porter secours au corps de la flotte si celle-ci venait à être attaquée. Ainsi les instructions mentionnent-elles avec régularité que tous les navires doivent se tenir non seulement derrière, mais aussi se placer dans une position

¹ « 1592 — Ordenanzas sobre las flotas que vienen de Indias ». AGI Patronato, 260, n., R.22.

² Si l'*Almiranta* est bien le navire stratégique portant l'amiral, dans le cas espagnol, c'est toutefois généralement la *Capitana* qui est le navire le plus grand, et qui se porte en tête de la flotte, l'*Almiranta* fermant la marche et se portant prête à suppléer à la *Capitana* en cas de besoin.

³ Ceux-ci arborent ainsi des pavillons distinctifs le jour, et une ou plusieurs lanternes la nuit — afin que chacun puisse les repérer. « Années 1590 — Instrucción de Don Martin de Padilla, que los capitanes de Infanteria y de los Navios del Armada han de guardar y cumplir », Nav. III f°315.

*sous le vent** du navire amiral, en un signe de respect¹ qui a aussi une conséquence très pratique, qui est que ce dernier peut en cas de besoin rejoindre facilement toutes les parties de la flotte en *abattant***². Dès lors, le principe de cohésion implique également des procédures pour assurer la coordination en cas de manœuvre : ces dernières sont en effet à l'initiative du navire amiral ou capitaine de la flotte, qui doit la signifier à l'ensemble de la flotte pour que tout le monde puisse le suivre efficacement et simultanément, sans un délai qui casserait la cohésion de la flotte. C'est notamment ce qu'établissent ces instructions de flotte données en 1624 par le capitaine général de la flotte de l'Atlantique, au début d'un voyage vers le Brésil :

Quand le navire capitaine virera de bord, il tirera une pièce, et il placera deux étendards ordinaires, l'un à mi-hauteur du mât principal, et l'autre à la proue, afin que tous l'imitent, eux-mêmes mettant chacun un étendard à la poupe, jusqu'à ce que les voiles aient été manœuvrées, et qu'ils se soient remis sur la route du capitaine.³

Cet impératif de coordination renvoie à un troisième point, tout aussi important, qu'est la sécurité pendant la navigation en groupe, notamment autour des chocs et des dégâts provoqués par des abordages non intentionnels, dus à la houle par exemple. Il convient ainsi, dans une flotte d'une certaine taille, de prêter systématiquement attention aux navires environnants et de garder une sécurité par rapport aux oscillations du vent — et donc n'entamer une manœuvre qu'avec l'assurance d'avoir suffisamment d'espace pour l'accomplir jusqu'au bout :

Tout navire devra aller saluer son amiral chaque jour si le vent et la mer le permettent, et devra faire particulièrement attention par crainte d'une *molle****, et de s'aborder

* Un navire dit *sous le vent* est placé en aval du vent, par rapport à un autre navire ou un point de repère. Il s'agit donc d'une position relative : un navire est dit *sous le vent* d'un autre.

** On dit qu'un navire *abat* quand il se tourne davantage dans le sens du vent, ce qui a pour effet de lui faire prendre de la vitesse. Un navire *au vent* a ainsi toujours l'option d'*abattre* pour rejoindre les navires *sous le vent* relativement facilement. A l'inverse, le navire *sous le vent* doit *lofer* et *remonter au vent* pour atteindre un navire *au vent*, ce qui est bien plus compliqué — voire impossible dans certaines situations.

*** Une *molle* est une accalmie temporaire et localisée du vent

¹ Ainsi le comte de Lindsey ordonne-t-il en 1635 à tous les navires qu'ils devront lui « montrer tous les signes de respect et d'obéissance, en ne se mettant jamais à mon vent à moins que vous n'y soyez forcé ». W. Monson, *Naval Tracts, op. cit.*, vol. IV, p. 5 ; Julian Stafford Corbett (ed.), *Papers relating to the navy during the Spanish war: 1585-1587*, Brookfield, Navy Records Society, 1987, vol. IV, p. 267.

² « Années 1590 - Instrucción de Don Martin de Padilla, que los capitanes de Infanteria y de los Navios del Armada han de guardar y cumplir », Nav. III f°315 ; W. Monson, *Naval Tracts, op. cit.*, vol. IV, p. 5 ; J. de Escalante de Mendoza, *Itinerario de Navegación, op. cit.*, p. 52. Il arrive toutefois que ce soit le navire capitaine qui soit au vent et en avant, et le navire amiral qui se trouve à l'arrière.

³ « 1624 - De las instrucciones y ordenes que destribuyó Don Fadrigue de Toledo para la Armada... », Nav. VI f°269 ; voir aussi « 1597 - Ordenanzas o Instruccion general de Su Majestad para los Generales y Almirantes de Armadas y flotas... » Nav. XXII f°36.

mutuellement — ce à quoi il faut aussi prêter attention en mouillant l'ancre. Le capitaine et ses officiers devront à chaque quart faire attention en pleine nuit aux mouvements de l'amiral et le suivre ; c'est-à-dire que si l'amiral vire en pleine nuit, celui-ci devra mettre deux lanternes, l'une en tête de mât et l'autre à l'avant ou à l'arrière, et chaque navire devra en placer une en tête de mât, jusqu'à ce qu'ils aient viré et aient une course assez assurée pour être certains qu'ils ne risquent pas de percuter un autre navire. À chaque quart sera désigné un homme compétent qui se tiendra sur le château avant pour voir quels navires sont devant ou près d'eux, et risquent de venir se percuter. Personne d'autre ne devra parler au timonier ou à l'autre navire, car dans ce genre de situation bien des dommages proviennent de la confusion des voix, certains demandant de lofer, et d'autres d'abattre.¹

Cette observation de tous les instants permet en outre de prévenir un autre danger, très réel, en une époque où l'apparence des navires n'est pas suffisamment distincte, et où la systématisation des bannières n'est pas venue à son aboutissement — à savoir le risque que d'autres navires s'infiltrèrent au sein de la flotte. Ainsi Sir William Monson raconte-t-il (à la troisième personne comme souvent) un incident qui lui est arrivé en 1597, alors qu'il faisait partie d'une escadre cherchant la flotte des Indes espagnole vers les Açores :

Cela fit que mon seigneur contredit son ordre précédent, mais Sir William Monson — qui était le navire le plus proche de lui et qui avait donc reçu l'ordre précédent en premier — ne put être rappelé. En moins de trois heures d'éloignement avec mon Seigneur, c'est-à-dire à peu près vers minuit, il se trouva au milieu d'une flotte de vingt-cinq navires, dont il ne pouvait être sûr qu'ils étaient espagnols puisqu'à peu près le même nombre de navires de notre flotte étaient manquants depuis la veille. Il se trouva alors dans un grand dilemme, et plongé dans une profonde perplexité. En effet, s'il faisait des signes, ainsi qu'on l'invitait à le faire, cela aurait été ridicule s'il s'était agi de navires anglais, et il aurait pu en être raillé. Mais attendre jusqu'au matin aurait été dangereux s'il s'agissait de la flotte des Indes, car mon seigneur aurait pu être hors de vue, et hors d'ouïe de ses canons ; il décida donc de mettre sa personne, plutôt que son navire, en danger. Il ordonna au master de rester au vent de la flotte, quoi qu'il arrive de lui, et puisque le vent était faible il prit une barque et rama jusqu'à cette flotte, demandant d'où ils venaient. Ils répondirent de Séville, et demandèrent d'où il venait lui. Il leur dit d'Angleterre, et que le navire qu'ils voyaient était une galion de la Reine d'Angleterre, seul et isolé, leur faisant voir l'honneur qu'ils auraient à le prendre, et les invitant à le chasser par des discours provocants. Il fit cela

¹ Rawlinson A 192, f°185. Voir aussi N. Boteler, *Dialogues*, *op. cit.*, p. 284 ; J.S. Corbett (ed.), *Fighting instructions, 1530-1816*, *op. cit.*, p. 56-57.

intentionnellement, espérant les attirer vers notre flotte s'ils le suivaient, où ils auraient été tellement engagés qu'ils n'auraient pu s'échapper. Ils lui répondirent avec un langage fleuri et avec du plomb, mais habilement restèrent sur leur trajectoire vers Terceira, où ils devaient arriver — et où ils arrivèrent à notre désespoir.¹

Si cette histoire comporte une part de forfanterie certaine, et quelques problèmes logiques², elle a pour autant le mérite de montrer les difficultés à garder une flotte cohérente et soudée comme un ensemble, par rapport auquel on pourrait repérer un élément étranger qui viendrait s'insérer³ — difficultés décuplées de nuit par le manque de visibilité. Les navires étant nombreux — plus d'une vingtaine dans ce cas — il devient particulièrement difficile de maintenir l'intégrité de la flotte, que ce soit pour éviter qu'un navire ne s'égare, ou pour empêcher qu'un ennemi ne s'introduise comme ici. D'où la nécessité d'imposer une observation permanente des navires de la flotte, et surtout de permettre la cohésion par une communication établie, laquelle revêt une grande variété de formes en fonction du contexte et des conventions internes à l'expédition.

Communiquer et tenir la flotte

Ainsi, on peut constater un éventail significatif de modes de communication au sein de la flotte en mer. Le moyen le plus direct et le plus radical de communiquer — mais aussi le plus lourd — est le conseil de guerre, convoqué par le commandant de la flotte ou l'amiral, qui invite alors tous les capitaines à le rejoindre sur son navire pour débattre de vive voix. Ainsi en 1635 le comte de Lindsey prévoit-il la procédure réglementaire pour appeler ce type de réunion :

Restez à proximité de moi autant que vous le pourrez, en venant me parler matin et soir pour savoir quel est mon plaisir, et à chaque fois que vous verrez mon drapeau de conseil dans les haubans de mon mât de misaine vous viendrez à mon bord⁴.

¹ W. Monson, *Naval Tracts, op. cit.*, vol. II, p. 25-26.

² On peut penser par exemple à la langue dans laquelle Monson est censé avoir interrogé les Espagnols : certes celui-ci parlait portugais depuis une captivité quelques années auparavant, mais s'il s'était adressé à eux en portugais ou même en espagnol, le contenu de la question aurait été superflu ; et s'il s'est adressé à eux en anglais, c'est la réponse du navire espagnol qui le devient.

³ C'est en effet un événement qui se produit plus souvent qu'on ne pourrait croire. Voir par exemple « 1589 — Relación de lo que há sucedido á las galeras de España... », Nav. V f°59.

⁴ W. Monson, *Naval Tracts, op. cit.*, vol. IV, p. 5. Voir aussi « 1624 — De las instrucciones y ordenes que distribuyó Don Fadrique de Toledo para la Armada... », Nav. VI f°270 et N. Boteler, *Dialogues, op. cit.*, p. 283.

Il s'agit là d'une manœuvre relativement lourde mais pas exceptionnelle, et la procédure est d'ailleurs obligatoire dans certaines expéditions et pour certains auteurs avant toute décision d'importance, afin de ne pas laisser le chef de la flotte seul face à des décisions engageant tous les navires. Toute une procédure de délibération est alors engagée autour de la décision finale du commandant :

Un général ou un amiral qui s'apprête à engager une action importante doit auparavant requérir par écrit les avis des capitaines en lesquels il a le plus confiance, lesquels devront avoir eu un loisir suffisant pour débattre de toutes les circonstances avant de donner leur opinion, car un homme que l'on interroge ainsi soudainement ne peut donner un tel avis, sinon après mûre délibération ; et il est indispensable d'avoir les avis de tous les commandants, et de suivre le meilleur et le plus probable.¹

Le conseil ainsi réuni permet ainsi le débat entre tous les capitaines, et apparaît donc comme la modalité de communication la plus générale et la plus directe à l'échelle de la flotte.

Une institution plus rarement visible dans les sources, mais tout aussi directe, est l'inspection réalisée par l'amiral ou le chef de flotte, dont le rôle est de s'assurer que l'ensemble de la flotte est apte à combattre. Il s'agit de passer de navire en navire en pleine mer afin de vérifier l'état de l'armement, notamment dans le cas où l'état de certains navires marchands serait douteux — et Escalante de Mendoza conseille ainsi de « visiter chaque navire de sa flotte tous les huit jours, pour voir comment on accomplit sur ceux-ci ce qu'il ordonne et commande »². En ce sens, c'est bien une communication à l'échelle de la flotte qui a lieu ici, mais de manière hypercentralisée, autour de la personne du commandant, qui peut coordonner tous les navires un par un, mais ne permet pas de communication horizontale de pair à pair entre navires.

Les communications plus quotidiennes revêtent des formes plus légères : tout d'abord en raison de la proximité entre navires, chaque membre de la flotte pouvant se porter, en cas de nécessité et souvent par discipline quotidienne³, à proximité du navire amiral pour recueillir

¹ « Observations by sir John Watts upon various naval matters » Rawlinson A 192, f°185. On constate de fait de telles pratiques dans un certain nombre de récits de batailles, par exemple dans « A relation of a memorable fight made the 13. of June 1591. against certaine Spanish ships & gallies... », R. Hakluyt, *Principal navigations, op. cit.*, vol. X, p. 179.

² J. de Escalante de Mendoza, *Itinerario de Navegación, op. cit.*, p. 52. Voir aussi « 1574 — Memorial que dio Juan Vazquez de Olivera sobre Armadas y flotas de Indias... », Nav. XXII f°74

³ W. Monson, *Naval Tracts, op. cit.*, vol. IV, p. 5. « 1574 — Memorial que dio Juan Vazquez de Olivera sobre Armadas y flotas de Indias... », Nav. XXII f°75 ; voir aussi « 1562 — Instruccion que dio el General Pero

ordres et consignes à portée de voix, et les retransmettre à son tour — même si l'on conçoit que la compréhension puisse être malaisée ou hasardeuse de cette manière¹. De plus, chaque navire ou presque possédant au moins une embarcation légère pour aller à terre², celle-ci est susceptible de servir de courrier au sein de la flotte en faisant des aller-retour — ce qui peut d'ailleurs provoquer une certaine confusion, au point qu'un auteur comme Alonso de Chaves par exemple invite à limiter le nombre de ces navettes pour ne pas provoquer de trop grande confusion au sein d'une flotte théoriquement organisée — et où les navettes risquent de se perdre en confondant les navires³.

La communication quotidienne se fait toutefois essentiellement par signaux à distance, qui sont la véritable instance de coordination de la flotte. Ceux-ci passent habituellement par pavillons — ou par coups de canon en cas d'urgence — durant la journée, et par lanternes durant la nuit. On ne dispose toutefois pas d'un système véritablement standardisé à l'échelle nationale au début de l'époque moderne, raison pour laquelle ces conventions sont très régulièrement répétées dans les instructions nautiques au début d'une expédition, afin de s'assurer qu'il n'y aura pas d'erreur dans la transmission et la compréhension des messages. Voici par exemple un extrait des instructions données par Edward Cecil en 1625, où l'on peut constater la mise en place d'un système de signes relativement élaboré, prenant en compte les événements majeurs susceptibles se produire à bord :

13. Si un feu se déclenche à bord de votre navire, malgré vos précautions (à Dieu ne plaise !), vous ferez tirer deux canons, l'un après l'autre, et si cela se produit de nuit vous accrocherez quatre lanternes allumées dans vos vergues, afin que les navires à proximité puissent venir vous secourir.

14. Si un mât de votre navire venait à se briser, ou si vous découvriez une fuite, de telle manière qu'en poursuivant votre course, il y ait un réel danger, alors vous ferez tirer deux canons, l'un puis l'autre avec un certain écart, et vous accrocherez deux lumières sur les

Menendez de Aviles a los capitanes, maestros, y pilotos de la flota y armada de Indias que llevo a su cargo el año de 1562 » — Nav. XXI f°361

¹ La question de la portée de la voix en pleine navigation est un sujet à part entière, même si l'on sait qu'elle dépend grandement des conditions météorologiques. On voit par exemple certains capitaines s'insulter copieusement d'un navire à l'autre avant le combat comme dans d'autres contextes, des navires peiner considérablement à se comprendre à portée immédiate. « 1579 — Relacion delo sucedido a la parte del Armada de Su Magestad de la guarda delas Indias... Nav. XXII f°242 » ; . Monson, *Naval Tracts, op. cit.*, vol. II, p. 25.

² Celles-ci peuvent aussi être mobilisées dans le cadre du combat : voir 3.2.3.

³ A. de Chaves, *Espejo de navegantes, op. cit.*, p. 385.

haubans principaux, l'un une hauteur d'homme au-dessus de l'autre, afin qu'on puisse les discerner

15. Si votre navire vient à s'échouer de manière dangereuse (à Dieu ne plaise !), vous ferez tirer quatre canons distinctement, l'un après l'autre ; si cela se produit de nuit, accrochez autant de lumières que possible, afin que la flotte puisse les voir.

[...]

25. Si vous, ou quelques autres navires, apercevez une voile au vent ou sous le vent de l'amiral, que l'amiral ne peut pas voir, s'il s'agit d'un grand navire vous l'indiquerez en en affalant ou en hissant la voile de hune de votre grand-mât autant de fois que le nombre de centaines de tonneaux auquel vous évaluez le navire ; et si vous découvrez un petit navire vous ferez la même chose en amenant la voile de hune de votre mât avant. Mais si vous découvrez de nombreux navires vous amènera votre voile de hune avant souvent, et vous hisserez votre bannière dans la hune de votre mât principal.¹

On trouve du reste exactement le même type de conventions côté espagnol — par exemple Pero Menendez de Aviles à la flotte des Indes dont il a la charge en 1562 :

Tout navire nécessitant un secours agira de la manière suivante : de jour, il mettra un drapeau dans la hune du mât principal et tirera deux coups de canon ; et si la nécessité est extrême, il tirera quatre coups l'un après l'autre, et mettra un autre drapeau sur le mât avant, afin que l'on comprenne que la nécessité est extrême. Et de nuit, il mettra une lanterne dans la hune du mât principal et il tirera deux coups de canon, et si la nécessité est extrême il mettra une autre lanterne dans le mât avant et tirera quatre coups.²

Ainsi que du côté français, par exemple de la part du cardinal de Richelieu aux navires devant La Rochelle en 1628 :

Si quelqu'un des navires a connaissance d'autres qui ne son pas de la flotte il monstrera un feu en lieu quil puisse estre veu et sil en voit plusieurs il monstrera trois feus l'un sur lautre

¹ J.S. Corbett (ed.), *Fighting instructions, 1530-1816, op. cit.*, p. 54-55, 57. Pour un autre système de communications très détaillé dans une flotte anglaise une vingtaine d'années plus tard, voir Samuel Rawson Gardiner et Christopher Thomas Atkinson (eds.), *Letters and papers relating to the first Dutch war (1652-1654)*, Londres, Navy Records Society, 1899, vol. IV, p. 267-273.

² On trouve par ailleurs des instructions similaires pour toutes les situations de navigation « 1562 — Instruccion que dio el General Pero Menendez de Aviles a los capitanes, maestros, y pilotos de la flota y armada de Indias que llevo a su cargo el año de 1562 », Nav. XXI f°362.

et le premier vaisseau de la flotte qui verra le signal tirera une fusée et alors chascun prendra garde de faire la mesme manœuvre que ladmiral.¹

On le voit, la coordination au sein d'une flotte est donc un souci premier, dont la responsabilité directe échoit à l'amiral ou au chef de la flotte. D'où le véritable impératif de modalités de communication adéquates, convenues à l'avance, qu'il s'agisse de déplacements physiques au sein du groupe de navires — avec les risques et les lourdeurs que cela implique pour une flotte en pleine mer — ou de signaux de communication prédéfinis. Ces derniers doivent en outre pouvoir s'adapter à l'environnement et aux conditions visuelles du moment, et donc être tantôt visibles (lanternes, pavillons) et tantôt auditives (coups de canon, tambours ou trompettes). En ce sens, la coordination du quotidien est en quelque sorte l'antichambre du combat — en ce qu'elle permet de l'aborder dans de bonnes conditions et de manière ordonnée, avec un ennemi repéré suffisamment en amont pour que tous les navires puissent se préparer ; mais aussi en ce qu'elle impose une coopération, et une réflexion approfondie sur la dynamique de la flotte dans son ensemble, qui se révèle essentielle au moment de se rapprocher du combat proprement dit.

¹ « Ordre que Monseigneur le Cardinal de Richelieu veult estre gardé et observé par le Chevalier de Vallance commandant les vaisseaux de l'armée devant la Rochelle », 14 mai 1628, BNF Dupuy 100, f°245.

2.2.2. Gagner l'avantage du vent

La coordination de la flotte permet donc de préserver une certaine cohésion à l'approche de l'ennemi, mais elle est centrale aussi en ce qu'elle est la condition d'une manœuvre efficace afin de gagner une position favorable. Dans un contexte de bataille navale, cette position favorable dépend à peu près exclusivement des positions des adversaires par rapport au vent — qui, on le verra, apparaît comme le grand principe explicatif de la tactique navale à plusieurs échelles. Or malgré l'attention qu'a pu y prêter un auteur comme N.A.M. Rodger¹, cette présence du vent est un élément souvent passé sous silence, bien qu'elle détermine la capacité à manœuvrer, et plus généralement ce qu'est la position favorable au combat. Contrairement à un affrontement terrestre où la nature et l'intensité du vent ne possèdent qu'une influence relativement marginale sur l'issue du combat (même s'ils peuvent influencer la trajectoire des boulets ou la direction de la fumée) ; celui-ci est l'un des éléments premiers et décisifs de la bataille navale. D'une part, son intensité et sa direction déterminent beaucoup des détails pratiques du combat ; d'autre part, et surtout, c'est en fonction de lui qu'est établie la situation favorable, la flotte qui se situe en amont de ce vent² possédant un avantage considérable pour dicter les termes de la bataille et en tirer le meilleur profit.

La condition de possibilité du combat

Il faut dans un premier temps rappeler que dans l'Atlantique des XVI^e et XVII^e siècles, concernant des navires très majoritairement à voiles, aucun affrontement ne peut réellement se dérouler sans vent, les navires n'étant alors pas *manœuvrants** : c'est ce que l'on constate dans un certain nombre de récits de combat, où deux flottes face à face s'appêtent à en découdre, mais sont clouées sur place par l'absence de vent ce jour-là. Ainsi par exemple, à l'approche de

* Un navire est dit *manœuvrant* lorsqu'il est en capacité de manœuvrer — c'est-à-dire en particulier, qu'il possède une vitesse suffisante pour pouvoir le diriger ; un navire à l'arrêt et sans vent ne pouvant qu'être soumis à l'action du courant et des vagues.

¹ N. A. M. Rodger, « The Development of Broadside Gunnery, 1450-1650 », *Mariner's Mirror*, août 1996, vol. 82, n° 3, p. 302. « Fighting the ship. Historical evidence. » in Alexandra Hildred (ed.), *Weapons of warre: the armaments of the Mary Rose*, Portsmouth, Mary Rose Trust, 2011, vol. II, p. 853-855.

² On emploiera pour plus de commodité les termes nautiques appropriés, et déjà définis : entre deux flottes, celle en amont du vent est dite flotte « au vent » (*windward* en anglais, et *barlovento* en espagnol), tandis que l'autre sera dite « sous le vent » (*leeward* ou *sotavento*). Voir « Glossaire ».

la bataille des Açores de 1582 entre flotte française et flotte espagnole, le marquis de Santa Cruz raconte au sujet du dimanche 22 juillet, au large de Villafranca, que :

La flotte s'ordonna ainsi, et avec un considérable fracas de flûtes et de tambours et les bannières dressées, notre flotte s'apprêtait à aller affronter la flotte ennemie, laquelle se dirigeait vers nous en bon ordre dans la même intention, mais le vent s'étant calmé personne ne put combattre ce jour-là et ils s'en retournèrent en tirant un bord, et sans que le marquis ait pu savoir de quoi il en retournait sur cette île.¹

L'épisode se répète ensuite le lendemain :

Le jour suivant, le lundi 23, les deux flottes revinrent pour s'apprêter à combattre, les ennemis ayant le vent et le soleil en leur faveur, et notre flotte fut répartie en trois escadrons, opération qui fut répétée trois fois ce jour, sans que jamais la bataille n'ait lieu [...] le vent s'étant calmé, ils ne purent avancer.²

On peut retrouver sensiblement la même chose lors de la bataille dite du « pertuis breton » en 1622 entre armées navales du roi de France et de La Rochelle ; où le calme plat empêche la rencontre des deux flottes et frustre le commandant de la flotte royale, le duc de Guise, qui désirait fortement assister de près à l'action:

Et alors se tenans tousiours au vent des ennemis se retirerent pour laisser rafraichir leurs canons, et cependant Mr le General envoya galère vers Mr le duc de Guise, pour ladvertir de lestat des ennemis et pour enquérir sil luy plaisoit venir voir sa part du plaisir d'une seconde attaque puisque le vent estoit trop calme pour faire aprocher les navires, et luy qui auoit une extreme regret d'auoir veu ce jeu de loing, et ny pouuoir estre comme il le désirait³

On voit ici, clairement exprimé, ce que l'on pourrait intuitivement deviner : en l'absence de vent, les navires à voile sont réduits à l'inaction — tout comme ils le seraient également à cause d'un vent excessif, qui ne leur permettrait pas de manœuvrer ni de s'approcher en sécurité. Le vent est donc la condition première du combat, celle qui permet de manœuvrer suffisamment pour engager l'affrontement.

¹ Quoique cette relation soit émise et signée par le marquis de Santa Cruz, ce dernier s'y désigne à la troisième personne. C. Fernández Duro, *La conquista de las Azores en 1583, op. cit.*, p. 280.

² *Ibid.*, p. 282, 308.

³ « Edicts, actes, memoires & tractez touchans ceux de la religion pretendue réformée depuis l'an 1621 jusques en l'annee 1630 » ; B.N Dupuy 100, f°120v.

Une exception pourrait être formulée à cet état de faits, à travers l'utilisation de navires à rames précisément pour contrer cet obstacle du calme plat ; voire pour s'affranchir des contraintes de la voile et remonter efficacement au vent. Si le combat de galères n'entre pas à proprement parler dans le spectre de cette thèse¹, il faut pourtant dire un mot de cet emploi de flottes mixtes, qui viendrait modifier les grands traits des pratiques de la navigation et du combat en Atlantique que nous exposons. Les galères ne sont en effet pas inconnues dans l'Océan atlantique, et si leur emploi est en large recul depuis la fin du XVe siècle², il n'a pas uniformément disparu : comme on l'a déjà montré, leur utilisation a même joué un rôle essentiel dans la mise au point et l'avancement des techniques d'artillerie en mer³. La perspective de les employer est une idée qui est travaillée et resurgit périodiquement notamment en Espagne, concernant les flottes destinées à garder les Antilles dans les années 1560, dans l'idée que les galères pourraient manœuvrer plus aisément notamment dans les côtes d'accès compliqué et aux vents incertains⁴. De fait, il faut bien constater que la remarque et l'idée sont en soi justifiées, et que la présence d'une flotte mixte peut par moments se révéler précieuse, comme on peut le voir dans le cas de la bataille du pertuis breton déjà évoquée :

La nuit est longue pour les Rochelois qui desirent voir l'Armée du Roy. Dés le lendemain sur les 8 heures du matin, ils auoient desir de s'en approcher, mais le calme extraordinairement grand les contraignit de mouïller l'ancre attendans le fraiz avec impatience, & cependant Monsieur de Guise commande à huict galeres d'aller canonner les Rochelois ; Monsieur de Guise luy-mesme dans la Royale s'approche seulement à la portée du canon, & fait battre furieusement l'espace de quatre heures.⁵

On voit ainsi que dans ce passage, les Rochelais ressentent amèrement l'avantage d'une bonne galère par temps calme — puisque leurs navires ne sont pas manœuvrants, tandis que les galères royales peuvent se déplacer relativement librement jusqu'à arriver en position de combat favorable. On retrouvait déjà le même genre de situation dans la bataille du Solent de 1545, où les galères françaises peuvent avancer à portée de canon de la flotte anglaise puis

¹ Voir « Introduction »

² Voir l'introduction de J.S. Corbett, *Drake and the Tudor Navy*, *op. cit.* particulièrement les p. 21-25.

³ Voir 1.1.3.

⁴ « 1560 — Memorial que presentó Antonio Barbudo vecino de la Ciudad de Santo Domingo en Madrid sobre la guarda de las costas y Navegacion de Indias por medio de Navios de remos », Nav. XXI, f°329.

⁵ *Histoire générale de ce qui s'est passé entre les armées navales...*, *op. cit.*, p. 31-32, voir aussi p. 39. Ainsi que « Veritable récit de ce qui s'est passé ez compatz et batailles navales dans les costez de la Rochelle » B.N, Franç. 20784, f°540.

ensuite se dégager bien plus facilement que des navires à voiles qui auraient eu du mal à manœuvrer face au vent et dans un espace limité — comme le montre le destin de la *Mary Rose*.



Illustration n°29

La bataille du Solent de 1545

Cowdray Engravings (détail)¹

*On distingue la flotte anglaise sur la droite, et la flotte française sur la gauche. La disposition des voiles indique clairement que le vent vient de la droite du tableau, ce qui empêche la flotte française d'avancer en groupe — mais lui permet d'envoyer ses galères, qui viennent tirer sur l'avant de la flotte anglaise — ce qui peut avoir provoqué, au moins indirectement, le naufrage de la *Mary Rose*².*

Il faut cependant tempérer ce constat, en remarquant qu'il existe de bonnes raisons pour la désaffection générale des galères en Atlantique. Elles sont tout d'abord mal adaptées aux longues traversées du fait de leur faible tonnage³, et plus généralement ne sont pas réellement adéquates au régime des vents relativement stable en Atlantique qui permet à un navire à voile de se déplacer rapidement. Elles ne sauraient ainsi bénéficier à plein des alizés pour se rendre en Amérique : et s'il a été envisagé d'en utiliser aux Antilles, le projet était bien avant tout de les construire sur place, car certains acteurs de l'époque les estiment même incapables d'affronter suffisamment le large pour entreprendre la traversée entre Cuba et le continent américain⁴. Leur lenteur est en outre un réel obstacle à leur utilisation à grande échelle, et lors

¹ Les *Cowdray Engravings* sont des reproductions gravées du XVIII^e siècle de peintures murales réalisées au XVI^e siècle dans le château de *Cowdray House* (Midhurst, Sussex) — et dont l'exactitude est louée par les contemporains. Voir A. Hildred (ed.), *Weapons of warre, op. cit.*, vol. II, p. 867.

² *Ibid.*, vol. II, p. 866-880. Voir 1.1.3.

³ J.S. Corbett, *Drake and the Tudor Navy, op. cit.*, p. 2.

⁴ « 1560 — Memorial que presentó Antonio Barbudo vecino de la Ciudad de Santo Domingo en Madrid sobre la guarda de las costas y Navegacion de Indias por medio de Navios de remos », *Colec. Nav.* XXI, f°329 et sq. ; « 1580 — Parecer del licenciado Altamirano, en que entre otros puntos, expresa, no poder conservarse las galeras

de la bataille du pertuis breton de 1622, les premiers jours de l'affrontement voient la flotte royale temporiser jusqu'à l'arrivée du galion de Malte accompagné des galères de Marseille, qui remontent lentement jusqu'à la hauteur de La Rochelle¹. En outre, si comme c'est le cas au Solent ou dans le pertuis breton, elles peuvent faire effet lors d'un combat proche des côtes, la quantité de personnel qu'elles requièrent limite leur rayon d'action. Le phénomène est encore plus prononcé aux Antilles où les Espagnols ne savent où trouver la chiourme nécessaire, et où ils finissent donc par abandonner les galères au profit de galions moins gourmands en hommes². Enfin et pour ce qui concerne plus directement le combat, une bonne raison de leur abandon est leur difficulté générale à rivaliser avec un navire de haut bord lors d'un combat rapproché, étant à la fois moins fournies en pièces lourdes et plus basses sur l'eau. Elles sont donc en situation défavorable tant pour un combat à distance que pour un abordage³ ou même un éperonnage, la puissance et le poids du vaisseau écrasant littéralement la galère comme on le voit sur cette représentation par H. Vroom d'un combat entre galères espagnoles et navires à voiles hollandais.

en Tierraferme, y con convenia sustentar en aquellas partes el Armada de los Galeones de Pero Melendez », Nav., XXII, f°252 et sq.

¹ Alan James, *The Navy and Government in Early Modern France, 1572-1661*, Londres, Royal Historical Society, 2004, p. 26-27.

² « Galeras no se pueden armar ni traer puestas como conviene, ni sustentarse en esta costa por ser navios que requieren mucha chusma y gente, y esta aunque se hiciese de la que hay por aca, Españoles seran pocos: negros mestizos multatos forzados que se podrian llevar es ruin gente y de poco trabajo, y con gran costa se pueden sustentar, y siempre tendran falta, y por ser la costa enferma, y tierras calidas, donde quiera que esten enfermaran y se moriran muchos. », « 1580 — Parecer del licenciado Altamirano... » Nav XXII f°252.

³ Les exemples en ce sens abondent, mais on peut par exemple mentionner un combat à Gibraltar en 1591, où un navire anglais résiste à cinq galères espagnoles bien plus fournies en hommes. Ou encore aux Canaries en 1594, entre une escadre de galères corsaires et un navire de haut bord espagnol, lequel ne rencontre aucun problème à les mettre en déroute dès que le vent se lève. « The valiant fight performed in the Straight of Gibraltar, by the Centurion of London, against five Spanish Gallies, in the month of April 1591. » dans R. Hakluyt, *Principal navigations, op. cit.*, vol. VII, p. 35. « Buen Gobierno de armadas y flotas (1519-1647) », AGI, Patronato 260.



Illustration n°30

Hendrick Cornelisz Vroom, *Navires hollandais éperonnant des galères espagnoles au large de la côte flamande en 1602, 1617.*

Rijksmuseum, Amsterdam.

Signe de cette croissante désaffection pour les galères dans l'Atlantique, on remarque que lors de l'enquête détaillant l'état de la flotte anglaise en 1618, les quatre galères qui demeurent présentes dans l'inventaire sont entièrement hors d'état de servir¹.

Le rapport de force permis par l'avantage du vent

Refermant cette parenthèse, il faut constater que dans le cadre général et très majoritaire d'un combat entre navires à voiles, permis par un vent suffisant, il est de la première importance d'avoir et de garder l'avantage du vent — point qui fait l'objet d'une unanimité parmi toutes les sources contemporaines. Comme le résume ainsi parfaitement l'officier espagnol Don Fadrique de Toledo en 1624 dans une série d'instructions, « le point principal des choses de la

¹ Rawlinson A192, f°12. Voir N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea, op. cit.*, p. 211-213, 220.

mer est de gagner l'avantage du vent sur l'ennemi, ce qui doit être l'objet de toutes les attentions »¹. Les raisons en sont multiples, mais la première et la plus importante est sans doute le surcroît de maniabilité qui en découle, et qui permet à la flotte au vent de décider du moment et de l'endroit où les deux flottes se rencontreront. En effet, la principale limitation dans le maniement et l'orientation d'un navire à voile, à l'époque comme aujourd'hui, est sa capacité à remonter au vent — capacité extrêmement limitée à l'époque, toute progression dans la direction générale du vent étant une performance appréciable². Dès lors, faute de possibilité de remonter efficacement au vent, une flotte sous le vent peut difficilement se rapprocher de son adversaire ; lequel pourrait de toute façon, calquer ses manœuvres sur l'autre navire et ainsi maintenir à peu près l'écart entre les deux flottes si leurs capacités nautiques sont équivalentes — dans un ballet parallèle qui ressemblerait à une régates contemporaine³.

¹ « 1624 — De las instrucciones y ordenes que destribuyó Don Fadrique de Toledo para la Armada..., Nav. VI f°272. Voir aussi par exemple « Such instructions as were given In the Voyage of 1635 by the right Honourable Robert, Earl of Lindsey » dans W. Monson, *Naval Tracts*, *op. cit.*, vol. IV, p. 8 ; W. Bourne, *Inventions or devises, very necessary for all generalles and captaines, or leaders of men, as wel by sea as by land*, *op. cit.*, p. 8. Voir aussi « A copy of those instructions which were sent unto the Earl of Essex and given by Sir Edward Cecil, Knight, admiral of the fleet », dans J.S. Corbett (ed.), *Fighting instructions, 1530-1816*, *op. cit.*, p. 68.

² David Watkin Waters, *The Art of navigation in England in Elizabethan and early Stuart times*, New Haven, Yale University press, 1958, p. 7-8, 11.

³ Pour un capitaine ordonnant de copier les manœuvres de son ennemi pour garder l'avantage du vent, voir J. Smith, *A Sea Grammar*, *op. cit.*, p. 59.

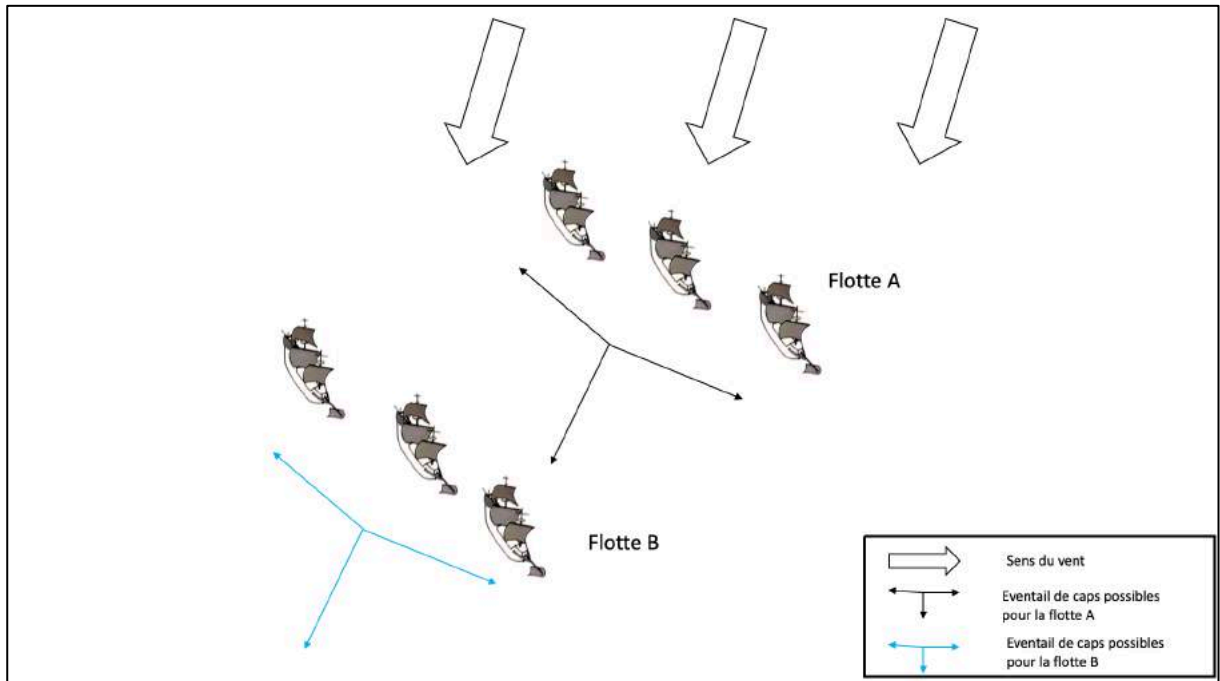


Figure n°2. La position préférentielle au vent

On voit ici l'importance de l'avantage du vent dans la capacité à manœuvrer. La flotte A est en position favorable, dite au vent, car elle se trouve entre son adversaire et le vent. L'éventail des caps qu'elle peut adopter inclut ainsi la direction de la flotte B — et elle peut donc fondre sur cette dernière lorsqu'elle le décide.

Inversement, la flotte B est en position défavorable dite sous le vent — et la limite de sa capacité à remonter en sens opposé au vent ne lui permet pas d'aller au contact de la flotte A : quand bien même elle prendrait un cap qui s'en rapprocherait au maximum, la flotte A pourrait prendre le même cap et donc conserver la distance. Elle est donc soumise à son adversaire, qui dispose de l'avantage de l'initiative.

Ainsi le superintendant d'une flotte espagnole croisant au large des Provinces-Unies en août 1635 raconte-t-il son incapacité à combler ce genre d'écart :

Le 20 [août] la flotte s'appretant à entrer dans une zone de pêche, elle découvrit à son vent une flotte de busses¹ attaquée de six navires de guerre ; la flotte ne put pas remonter au vent bien qu'elle fit tout son possible, et plus de vingt busses furent prises et brûlées. La flotte tenta d'atteindre les navires, mais cela ne fut pas possible car ils se trouvaient toujours au vent et fuyaient désormais²

¹ Navire à l'aspect incertain mais dont les dimensions seraient plutôt larges selon A. Jal, *Glossaire nautique*, *op. cit.*, p. 359.

² « 1635 — Relacion del viaje que ha hecho la Armada real que SM tiene en estos estados de Flandes... » Nav. XII f°178.

La flotte sous le vent est donc globalement démunie pour créer le rapprochement face à un ennemi. Plus encore, elle est en permanence à la merci de l'adversaire, qui peut soudainement décider d'abattre, et de fondre sur elle au moment et à l'endroit les plus favorables. En capacité de maintenir l'écart comme se rapprocher, le navire ou la flotte au vent possède ainsi « un double avantage pour se rapprocher comme pour fuir »¹. Ainsi le marquis de Santa Cruz raconte-t-il (toujours à la troisième personne) son incapacité à diminuer son écart sur la flotte française au large des Açores, ce qui le place à la merci de l'ennemi :

« Le mardi 24 l'ennemi recommença à s'approcher, et la flotte ennemie ayant le vent en sa faveur, ils s'approchèrent pour attaquer notre flotte deux fois de plus lors d'un bord vers la terre, mais sans jamais mettre cela à exécution ; et le marquis estimant qu'il ne convenait plus de rester sur ce bord, il ordonna de manœuvrer pour repartir vers le large, gardant toujours en tête que la flotte ennemie attaquerait alors, tandis que la nôtre manoeuvrerait pour virer, ceux-ci ayant le vent en leur faveur. Et c'est ainsi que leur navire capitaine et sept galions se portèrent à l'attaque de notre navire capitaine et du galion San Mateo »²

La flotte espagnole vire donc, ne pouvant poursuivre sa course en direction de la terre, ce qui provoque une certaine confusion logique au sein d'une flotte d'une quarantaine de navires aux capacités nautiques différentes — et surtout les immobilise un moment et les rend moins manœuvrants. Cela permet donc à la flotte française de se porter à l'attaque, en choisissant soigneusement la cible la plus favorable (les navires principaux espagnols, que les Français essaient d'attaquer avec le rapport le plus inégal possible). Le danger pour la flotte sous le vent est donc très réel, et permanent, le moindre moment de confusion pouvant être mis à profit par l'ennemi.

Dès lors, la capacité à gagner et à garder le vent est cruciale, et fait l'objet d'un certain nombre de stratagèmes et de tactiques : ainsi par exemple lors de la même bataille des Açores, le marquis de Santa Cruz cherche à regagner l'avantage du vent après le premier jour de combat :

Ce soir-là les flottes se séparèrent, et le Marquis ordonna à la sienne de virer à nouveau lorsque la lune se coucherait, afin de pouvoir regagner le vent sur les ennemis, avant de

¹ A. de Chaves, *Espejo de navegantes*, *op. cit.*, p. 381.

² C. Fernández Duro, *La conquista de las Azores en 1583*, *op. cit.*, p. 282. Voir aussi la relation de Miguel de Oquendo, *Ibid.*, p.314, 316.

virer une nouvelle fois le matin en direction de la flotte adverse. Ainsi fut fait, et le matin du 25 le Marquis se trouva au vent de l'ennemi.¹

Le marquis de Santa Cruz profite ainsi de l'obscurité d'une nuit sans lune pour effectuer un contrebord, et gagner ainsi autant de terrain que possible en direction du vent sans que les Français s'en aperçoivent et puissent donc reproduire ses mouvements, de façon à reparaître au matin en position désormais favorable (cf. Figure n°3).

Il s'agit toutefois là d'une manœuvre difficile à réaliser — puisqu'elle repose notamment sur l'inattention momentanée de la flotte ennemie — et regagner l'avantage du vent exige parfois des mesures plus drastiques. Lors de la bataille du pertuis breton de 1622, l'amiral rochelais est ainsi prêt à se laisser attaquer frontalement et en position défavorable afin d'avoir la possibilité de regagner le vent, et ainsi de poursuivre en position plus favorable.

Par l'amiral de la rochelle avec le bon conseil d'abraham chevalier cappitaine de son matelote, fut fait un trait de l'art de marine, tant pour regagner le vent que pour ralièr près de soi la plupart de ses vaisseaux qui avoient esté parresseux a leur l'ancre, fait mettre son navire vent en panne, demeure quoy, laisse passer mr de Saint Luc toute son armée, essayant toute la volée de leur canons sans bouger, mais ayant le dessus du vent, ne tarda guère à leur rendre ce qu'il avoit reçu.²

On constate ici aussi dans une certaine mesure une erreur de la part de la flotte royaliste autour de Monsieur de Saint-Luc, qui se laisse emporter par son élan et par la perspective d'une charge favorable au point de rendre l'avantage du vent. Autrement dit, on peut voir que le changement de l'avantage du vent peut toujours être évité³ par une flotte qui chercherait prudemment à le conserver — ce qui indique dans une large mesure la nature de cet avantage : une position de contrôle.

¹ *Ibid.*, p. 284.

² B.N. Franç. 20784 f°531-532.

³ A l'exception évidemment d'une renverse, c'est-à-dire d'un changement de direction du vent.

Regagner l'avantage du vent Bataille des Açores - nuit du 24 au 25 juillet 1582

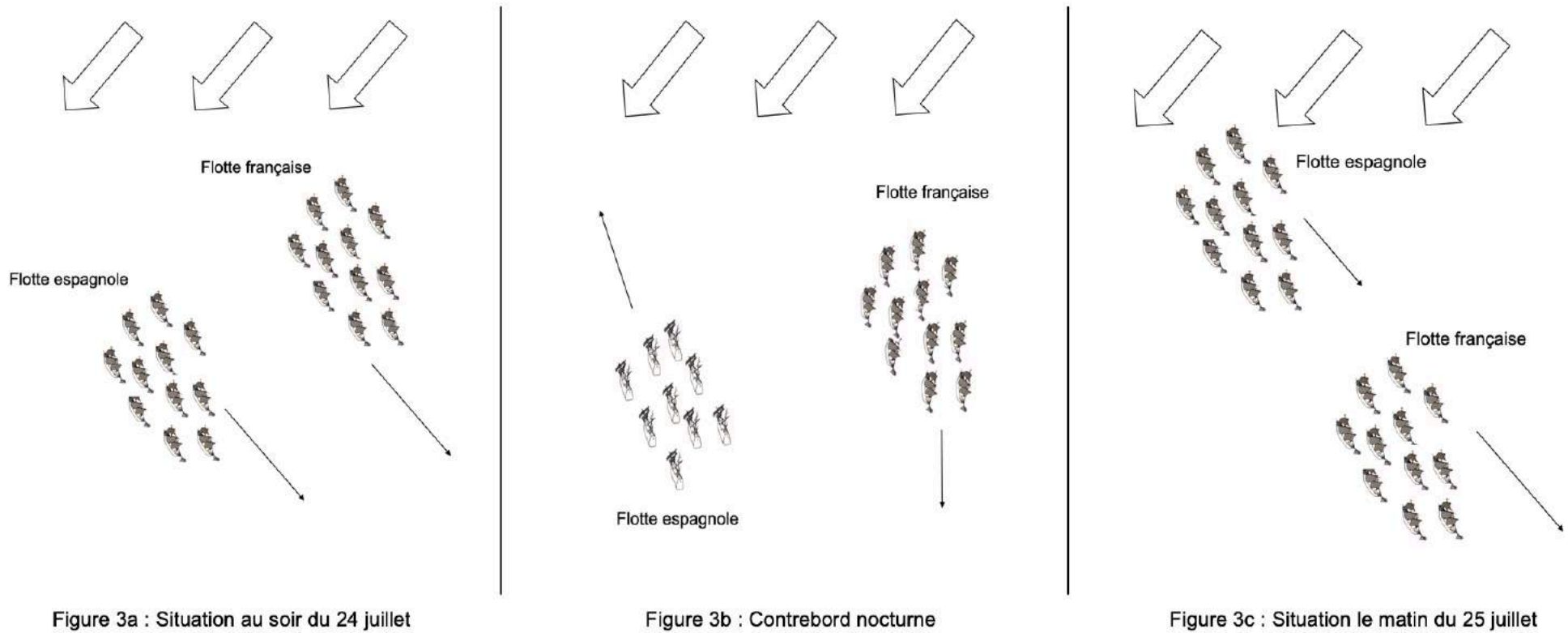


Figure 3a : Situation au soir du 24 juillet

Figure 3b : Contrebord nocturne

Figure 3c : Situation le matin du 25 juillet

NB : Ces schémas ne sont là qu'à titre indicatif, afin de se représenter des positions respectives par rapport au vent quelque peu abstraites : nous ne disposons que des indications vagues ici citées – et notamment pas des angles par rapport au vent, qui permettraient d'avoir des indications plus précises. De plus, le nombre de navires a été considérablement réduit par souci de lisibilité.

Figure n°3. La Reconquête du vent lors de la bataille des Açores

L'avantage du vent au corps à corps

Cette position favorable prend en outre de plus en plus d'importance à mesure que la distance entre navires se réduit et que l'on se dirige vers un combat rapproché. L'avantage du vent peut ainsi permettre de contraindre à l'abordage un navire ennemi qui souhaiterait s'échapper par la méthode du dévent. Il s'agit de se placer au vent de sa proie mais à proximité immédiate, ce qui permet de capter dans ses voiles le vent dans la zone — et donc d'en priver le navire sous le vent, ce qui lui fait perdre toute vitesse et toute puissance.

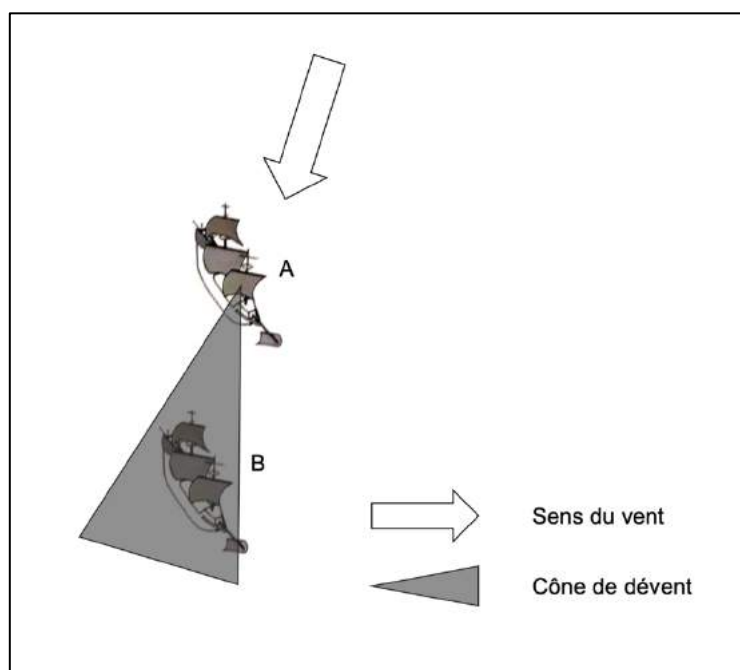


Figure n°4. Le principe du dévent

Ici, le navire A est en position favorable au vent et peut donc déventer le navire B, en se plaçant exactement dans l'axe entre le sens du vent et les voiles de B. Le navire B va alors perdre sa force motrice, et donc ralentir progressivement jusqu'à un quasi arrêt. Le navire A, qui conserve lui toute sa vitesse, va ainsi pouvoir arriver au contact de B et même l'aborder à pleine vitesse s'il le souhaite.

C'est notamment le cas lors du célèbre combat du *Revenge* en 1591, qui est forcé au combat bord à bord quand le grand galion espagnol San Felipe vient le déventer, et ainsi l'immobiliser. Sir Walter Raleigh rapporte la manœuvre en ces termes :

Pendant qu'il s'occupait de ceux qui étaient le plus proche de lui, le grand San Philip étant à son vent et s'approchant de lui, déventa ses voiles de telle manière que le navire ne put

ni s'éloigner ni même sentir sa barre : car le navire espagnol était énorme et haut sur l'eau, du gabarit de mille cinq cents tonneaux.¹

La taille du navire espagnol lui fournit donc beaucoup de prise au vent, et un cône de dévent proportionnel, ce qui lui permet d'arrêter le *Revenge* qui ne sent pas sa barre — ce qui indique qu'il est à l'arrêt². Ce dernier ne possède donc aucun moyen de s'échapper et, faute de pouvoir se dégager, devra subir l'abordage espagnol pendant les quinze heures qui suivent.

Enfin, même lors de l'abordage, l'avantage du vent est un atout crucial en ce qu'il apporte une somme de supériorités que résume Philippe de Clèves dès la première moitié du XVI^e siècle :

Et quant se viendra a l'aborder, la chose que vous debvez plus avoyr en regard, et mectre peine, c'est d'aborder au dessus du vent : car en cella y a beaucoup d'adventaige car vous en donnez plus grand choq a voz ennemys et en gouvernerez myeulx vostre nef a vostre volonté que ne font les aultres. Car quant vous estes prestz, vous leur empeschés le vent a cause de vostre nef. Et tout ce que vous gectés, soit feu, fumee ou aultre chose, le vent leur porte que leur peult beaucoup nuyre.³

On voit là un résumé des avantages stratégiques qu'apporte la position au vent, pour laquelle il faut « *mectre peine* » : le caractère plus manœuvrant (« *gouvernerez myeulx* ») et la possibilité de déventer l'adversaire (« *vous leur empeschés le vent a cause de vostre nef* ») notamment. Mais aussi l'importance du « *choq* », c'est-à-dire de l'avantage que confère le différentiel de vitesse en faveur de la flotte au vent, qui est venue au contact en abattant ; face à une flotte en position relativement statique qui subira l'impact de son ennemi arrivant à pleine vitesse⁴.

Enfin, dans le contexte d'un combat mixte impliquant à la fois artillerie, projectiles variés, et combat main à main, tous ces avantages tactiques sont doublés de supériorités très matérielles lorsque l'on considère les armes utilisées. À distance tout d'abord, le navire au vent bénéficie

¹ « A report of the trueth of the fight about the Isles of Açores, the last of August 1591 bewixt the Revenge, one of her Majesties shippes, and an Armada of the king of Spaine ; Penned by the honourable Sir Walter Raleigh knight. », R. Hakluyt, *Principal navigations, op. cit.*, vol. VII, p. 43.

² En effet, on sent d'autant mieux sa barre que le navire avance vite — car c'est l'écoulement d'eau le long du safran qui donne la sensation du navire.

³ P. de Clèves, *Instruction de toutes les manières de guerroyer, op. cit.*, p. 52.

⁴ Voir aussi J. Smith, *A Sea Grammar, op. cit.*, p. 57 qui préconise de déventer l'adversaire pour pouvoir l'aborder.

de l'avantage du vent qui accélère ses boulets ou du moins ne les ralentit pas (même si cela peut impliquer de réajuster la mire par risque que les boulets ne survolent l'adversaire)¹ ; ensuite, du fait de la gîte, le navire au vent présente moins de surface de coque à l'adversaire et, de cette façon, encourt moins le risque de se faire percer sous la ligne de flottaison².

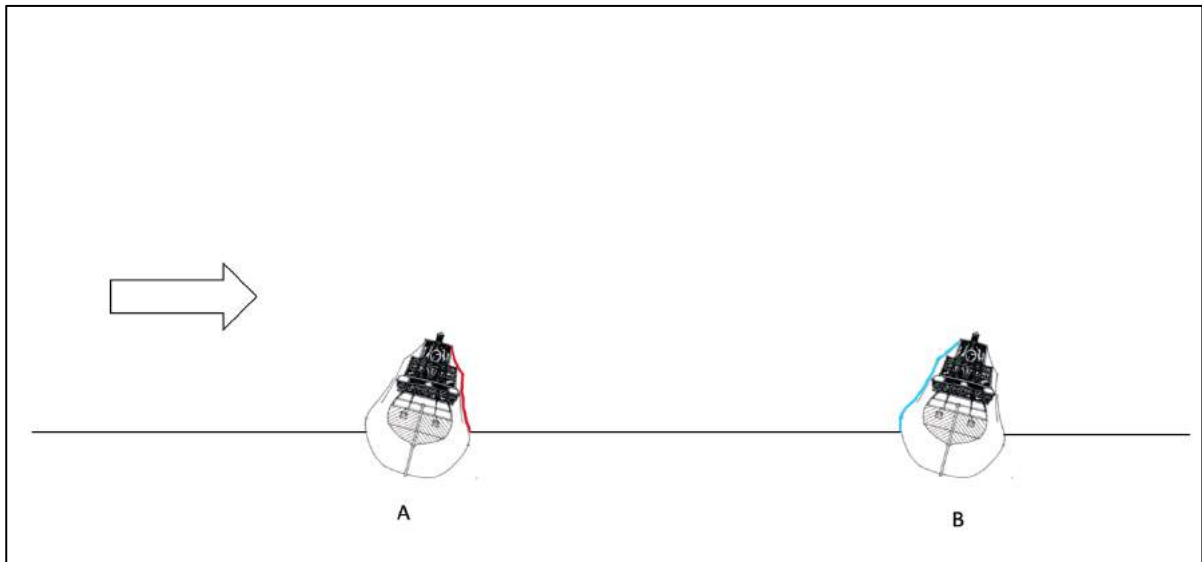


Figure n°5. L'avantage du vent pour l'artillerie

On voit ici deux navires que l'on supposera sur le point de se canonner mutuellement. La gîte penche les deux navires vers tribord, et avantage donc relativement le navire A au vent, qui présente à son adversaire une surface exposée (en rouge) nettement moins importante que celle de B (en bleu). En outre, quand bien même B viendrait à toucher A au niveau de la ligne de flottaison, celui-ci pourrait alors simplement lofer pour redresser l'assiette du navire, et l'impact se trouverait hors de l'eau. Inversement, si A touche B au niveau de sa ligne de flottaison, le point d'impact se trouvera sous l'eau si le navire se redresse — et risque donc de provoquer une voie d'eau bien supérieure et plus dangereuse.

Surtout, lorsque l'on se rapproche, c'est la fumée qui semble le principal avantage de la position au vent (« *le vent leur porte que leur peult beaucoup nuyre* », comme l'écrit Philippe de Clèves) : il sera traité plus loin des problématiques de désorientation que la quantité de fumée produite par une batterie de canons provoque³ ; mais le fait est que face à l'afflux de fumée dégagé par les canons et les mousquets, le navire au vent se trouve bien mieux loti que celui sous le vent, qui reçoit la fumée de l'ennemi en plus de la sienne. N. Boteler exprime ainsi l'avantage du vent :

¹ La compensation du mouvement de la vague est alors aussi différente. Voir « *The Gunner's Arte* » in Rawlinson A 192 ; f°52, 56v, 60v ; W. Bourne, *The Arte of shooting in great Ordnance*, op. cit., p. 1.

² N. Boteler, *Dialogues*, op. cit., p. 294.

³ Voir 3.3.1.

[Garder l'avantage du vent] est en effet un point de si haute importance qu'ainsi non seulement vous vous éviterez le désagrément et la gêne qui proviendraient de la fumée de votre artillerie et de vos armes légères, mais vous pourrez aussi perturber et gêner la vue de votre adversaire du fait de votre fumée et de la sienne, afin qu'il ne puisse jamais vous viser avec précision et sûreté, ni examiner efficacement son propre navire, ni enfin pouvoir découvrir et exploiter un incident qui se serait produit à votre bord à son avantage.¹

Les sources sont ici unanimes, signe sans doute de l'importance de cette fumée dans les pratiques du combat : Alonso de Chaves, par exemple, remarque que la flotte sous le vent sera « toujours aveuglée, de manière qu'ils ne pourront se voir les uns les autres et risquent même de se blesser mutuellement, faute de pouvoir se reconnaître »² ; et il est régulièrement recommandé de maximiser cette quantité de fumée pour le navire au vent, afin de semer la confusion et d'envoyer des signaux perturbant l'ennemi³.

La question du vent, et de son avantage, montre ainsi qu'un combat se construit tactiquement, avec le souci d'une position de force initiale — laquelle, bien que liée à de multiples facteurs, est principalement et essentiellement déterminée par le vent. Parce qu'il est la condition préalable à tout mouvement et à toute manœuvre, et parce qu'il est la force principale influant sur les éléments autour de lui, le vent est le facteur déterminant de la bataille navale ; et se trouver au vent représente un avantage décisif dans un combat. Le préserver ou le reconquérir devient dès lors un souci primordial dans la direction du combat — caractérisant par là même ce combat comme proprement nautique, impliquant un savoir-faire de navigation, ajout indispensable à l'importance des effectifs ou de l'armement.

2.2.3. Rapports de force et techniques d'approche

Il reste à voir comment tous ces éléments de stratégie se recomposent face à l'horizon concret qu'est la bataille, et la mise en place tactique de celle-ci. Il s'agit alors de choisir comment attaquer l'ennemi, c'est-à-dire comment provoquer la rencontre en tirant le plus profit de l'avantage de ses forces, et comment disposer ses navires pour parvenir au meilleur résultat. En

¹ N. Boteler, *Dialogues*, *op. cit.*, p. 293.

² A. de Chaves, *Espejo de navegantes*, *op. cit.*, p. 387.

³ Voir 3.3.1.

effet, si l'on trouve bien un certain nombre de combats singuliers dans lesquels deux navires s'affrontent, la plupart des batailles mettent aux prises un nombre plus important de navires, qui peut aller jusqu'à plusieurs dizaines dans certains cas. La question se pose alors de savoir comment ordonner ces navires pour faire face à l'adversaire, de façon à tirer parti d'un avantage numérique dans certains cas, et pour minimiser un désavantage dans d'autres. Autrement dit, c'est la question de la mise en œuvre opérationnelle de ressources limitées dans l'espace du combat qui se pose ici — afin d'exploiter au mieux ses forces, en limitant celles de l'adversaire.

Reconnaître l'ennemi

Le premier problème est celui de la reconnaissance : lorsqu'une voile surgit à l'horizon, son identité est généralement inconnue¹, et elle peut le demeurer assez longtemps, faute de moyens d'identification fiables — un pavillon n'étant pas toujours parlant, et pouvant aussi être détourné². C'est alors que peut avoir lieu une procédure de reconnaissance de la part d'une des deux flottes : non seulement pour se rendre compte de l'identité de la flotte opposée, mais aussi pour repérer sa force et sa disposition³. Si une reconnaissance de loin n'est pas suffisante, un ou plusieurs navires, de préférence les plus rapides, peuvent s'approcher alors de la flotte adverse pour avoir une meilleure idée de ce qui se présente face à eux — même si, comme le remarque Escalante de Mendoza notamment, entreprendre ce genre de démarche trahit des intentions belliqueuses, et permet souvent de différencier des corsaires de navires marchands⁴.

C'est le cas par exemple lors de la bataille des Açores de 1582, comme le relate un récit des événements conservé aux archives de Simancas :

¹ Notamment parce qu'on la guette de loin, depuis les hunes, et qu'on se prépare à une rencontre dès qu'elle apparaît à l'horizon. « 1597 - Instruccion del Adelantado de Castilla, Capitan general de las Galeras de España y del Armada del Mar Oceano... » Nav. XXIX f°2 ; N. Boteler, *Dialogues, op. cit.*, p. 292 ; A. de Chaves, *Espejo de navegantes, op. cit.*, p. 379.

² C'est ainsi ce qui se passe pour le combat de la *Madre de Dios*, voir *infra*.

³ C.R. Phillips remarque la grande similitude globale d'architecture des bâtiments, qui peut effectivement prêter à toutes les erreurs si les couleurs d'un navire ne sont pas visibles. C.R. Phillips, « The Caravel and the Galleon », art cit, p. 103.

⁴ Il convient toutefois de rappeler que dans le contexte des flottes espagnoles se rendant en Amérique au XVI^e siècle, tous les navires étrangers apparaissent à peu près comme des corsaires, les Espagnols se considérant les seuls légitimes à faire ce commerce. Le terme de corsaire renvoie donc moins à la légalité (de toute façon discutable) ou à la nature des adversaires, qu'à leur nationalité étrangère et leurs intentions belliqueuses. Voir « Introduction », J. de Escalante de Mendoza, *Itinerario de Navegación, op. cit.*, p. 255.

L'ennemi, qui arrivait désireux de se mesurer à nous et très confiant en sa victoire, commença [le 22 juillet] à envoyer des navires coursiers¹, afin de découvrir et reconnaître notre *armada* : c'est ce qu'ils firent, et d'après ce que nous avons appris depuis, ils revinrent vers eux avec des nouvelles qui les ravirent, à savoir que nos navires étaient à l'état de ruines, mal pourvus en artillerie, et qu'il suffirait de bien peu pour vaincre une flotte de rien du tout comme la nôtre.²

Si l'on perçoit l'ironie rétrospective pour une flotte espagnole qui a par la suite obtenu la victoire, il convient de prêter avant tout attention à la procédure, qui consiste à envoyer des navires rapides pour prendre des informations en amont, et préparer (ou dans le cas présent, ne pas le faire) le combat. Ces rapprochements de navires donnent même à l'occasion lieu à des discussions en longueur entre flottes ennemies — et parfois des tentatives de maquiller son identité pour éviter le combat³ — avant de donner le coup d'envoi des hostilités⁴. Ce genre de démarche peut donc se faire en détachant un navire ou une embarcation d'une flotte afin qu'il se rapproche de l'ennemi et prenne langue avec lui, comme dans ce récit de la prise de la caraque portugaise *Madre de Dios* aux Açores en août 1592 :

L'*Assurance*, notre navire vice-amiral, envoya sa pinnasse pour prendre des nouvelles du navire qu'ils chassaient, et pour revenir avec une certitude sur ce que ce navire était. L'embarcation ayant pris une bonne vitesse par voiles et par rames arriva à son niveau vers huit ou neuf heures du soir, et les appela, leur offrant la parole du capitaine qu'ils auraient la vie sauve, s'ils venaient à nous et livraient leur navire et leurs biens en mains anglaises. Mais ils les repoussèrent avec mépris, les menaçant de leur montrer des signes concrets de leur bonne volonté.⁵

La manœuvre peut aussi être plus furtive, visant à repérer discrètement le navire ennemi, comme le décrit Sir William Monson au sujet d'un voyage aux Açores en 1589 :

¹ Il s'agit probablement des navires destinés à effectuer les liaisons permettant les communications entre navires au sein de la flotte française.

² AGS, « Guerra y marina », leg. 128, doc. 30.

³ Pour un exemple de tentative de camoufler son identité lors d'une reconnaissance afin d'éviter le combat, voir R. Hakluyt, *Principal navigations, op. cit.*, vol. X, p. 180. Et pour une tentative réussie d'infiltration d'un navire ennemi lors d'une phase de reconnaissance, « 1625 — Relacion de los servicios de Juan de Triviño Guillamas, de nacion, Ingles » AGI Indiferente 1859.

⁴ Voir par exemple « 1565 — Memorial del buen suceso de la Armada que salió de la ciudad de Cadiz, para la provincia y costa de la Florida... » Nav. XIV f°264. J. Smith, *A Sea Grammar, op. cit.*, p. 60.

⁵ « A treatise of my Lord of Cumberland's ships voyage, and of their taking of the great Carrack lately brought into Dartmouth. Written by Francis Seall », John Knox Laughton (ed.), *The naval miscellany*, Londres, Navy Records Society, 1902, vol. II, p. 101.

Alors que nous nous rapprochions de l'île, nous pouvions voir les navires ennemis et leur nombre qui correspondait à ce qui était rapporté ; et à ce moment le Capitaine Lister et le Capitaine Monson firent preuve d'audace à leur rencontre de la manière suivante : alors que [le comte de Cumberland] en arrivant à Fayal n'avait pas pu en raison du calme s'approcher à moins de trois lieues de l'endroit où les navires se trouvaient, le Capitaine Lister et le Capitaine Monson décidèrent d'y aller eux-mêmes, avec huit bons tireurs plus le barreur et ses assistants, qu'ils armèrent de piques, et qu'ils placèrent dans le canot afin d'aller reconnaître la taille et la disposition des navires ennemis pour pouvoir en tirer avantage le jour suivant. Mais ils ramèrent si fort qu'ils furent entendus sur le navire amiral espagnol qui nous tira dessus et nous rata, ce qui nous donna tant d'ardeur que nous allâmes l'aborder.¹

Dans tous les cas, qu'il s'agisse d'une approche par un navire, ou par une barque furtive, il est toujours question d'évaluer la force de l'ennemi puis ses intentions, afin de pouvoir organiser un plan de bataille en fonction de ce que l'on voit de de lui : par exemple conserver ses distances si les navires paraissent imposants.

Disposer les navires

Alors intervient le moment de la disposition des navires. Si, comme on l'a déjà souligné, la nature de la navigation à la voile en Atlantique n'offre pas vraiment une manœuvrabilité suffisante pour composer des formations en bonne et due forme², celles-ci restent pour autant un souci permanent — largement par mimétisme avec l'art de la guerre terrestre. On le perçoit avec acuité dans les sources théoriques les plus précoces, et notamment comme on l'a déjà vu, dans l'*Espejo de Navegantes* d'Alonso de Chaves de la première moitié du XVI^e siècle :

Il faut ensuite observer la formation qu'adopte l'ennemi, et s'ils viennent tous en groupe ou les uns derrière les autres en file, et s'ils viennent en escadrons ou en aile, et si les grands navires sont au milieu ou sur les ailes, et à quel endroit est le navire capitaine.³

Chaves recommande alors d'imiter la formation de l'ennemi, ce qui permet d'obtenir dans son texte un catalogue assez fourni. La première disposition envisagée est la répartition par escadrons :

¹ Monson écrit ici, comme souvent, à la troisième personne. W. Monson, *Naval Tracts, op. cit.*, vol. I, p. 257.

² Voir 2.2.2.

³ A. de Chaves, *Espejo de navegantes, op. cit.*, p. 387.

Si les ennemis ont fait des escadrons avec leur flotte, il faut faire la même chose avec la nôtre, en mettant tous les grands navires dans un escadron à l'avant-garde, qui devra accrocher les ennemis en premier ; le capitaine général ira dans celui du milieu, et les autres dans un dernier.¹

Il possède ensuite des idées assez précises sur la disposition des escadrons eux-mêmes, que l'on peut voir déjà empreinte du souci de l'adaptation à l'artillerie, ainsi qu'aux contraintes de maniabilité en mer :

Chacun des escadrons se disposera en forme d'aile, afin que chaque navire puisse voir les ennemis et jouer de son artillerie sans se gêner avec les autres ; et il ne faudra pas se mettre en file, car il s'ensuirait un grand danger car seuls ceux qui seraient devant se retrouveraient à combattre : en effet un navire n'est pas aussi facile qu'un homme à déplacer et à positionner comme l'on veut.²

¹ *Ibid.* On peut remarquer que cette disposition par escadrons est employée tout au long de la période, et est encore le principe organisateur de la flotte de Lord Wimbledon en 1625 (qui divise même ses escadrons de neuf navires en sous-escadrons de trois navires) — servant tant pour organiser les tirs d'artillerie que pour entreprendre d'éventuelles poursuites. C'est aussi le conseil général de Boteler pour la conduite des larges flottes. J.S. Corbett (ed.), *Fighting instructions, 1530-1816*, *op. cit.*, p. 63-64 ; N. Boteler, *Dialogues*, *op. cit.*, p. 279 et sq ; voir Brian Tunstall, *Naval warfare in the age of sail*, *op. cit.*, p. 12-13.

² A. de Chaves, *Espejo de navegantes*, *op. cit.*, p. 387.

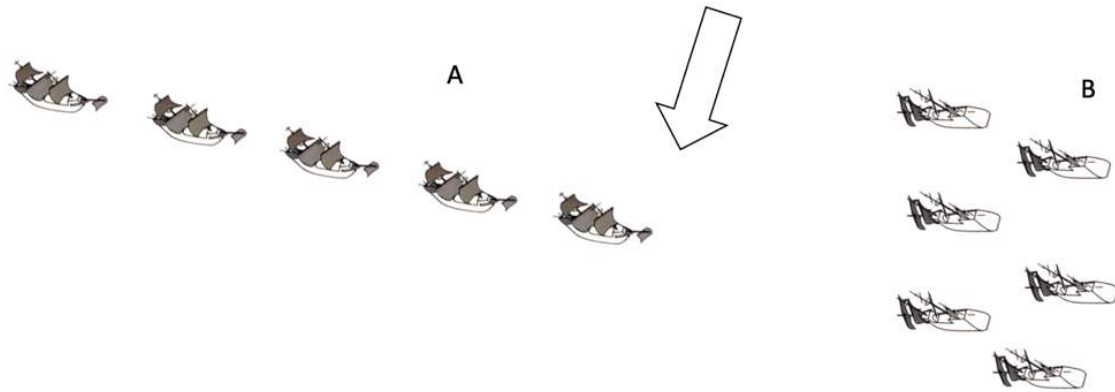


Figure n°6. La file selon Alonso de Chaves

Dispositif en file (« en hila ») tel qu'il semble déconseillé par Chaves. On remarque que la file est alors entendue comme une formation de choc, pointée vers l'ennemi — d'où ses inconvénients — à l'inverse de la ligne de bataille du XVII^e siècle, qui sera orthogonale à l'ennemi. On voit ainsi que le premier navire de la flotte A se retrouvera immédiatement encerclé par ses ennemis au premier contact, tandis que les derniers mettront du temps à le rejoindre et risquent d'arriver trop tard.

La seconde grande formation semble ensuite être la forme de l'aile, à l'échelle de la flotte toute entière :

Si la flotte des ennemis vient tout ensemble placée en aile, la nôtre doit faire la même chose, en plaçant les navires les plus grands et les plus forts au milieu, et les plus légers sur les côtés, car ceux qui sont au milieu reçoivent toujours le plus de dommages, parce qu'ils sont généralement assaillis par les deux côtés.¹

¹ *Ibid.*, p. 388.

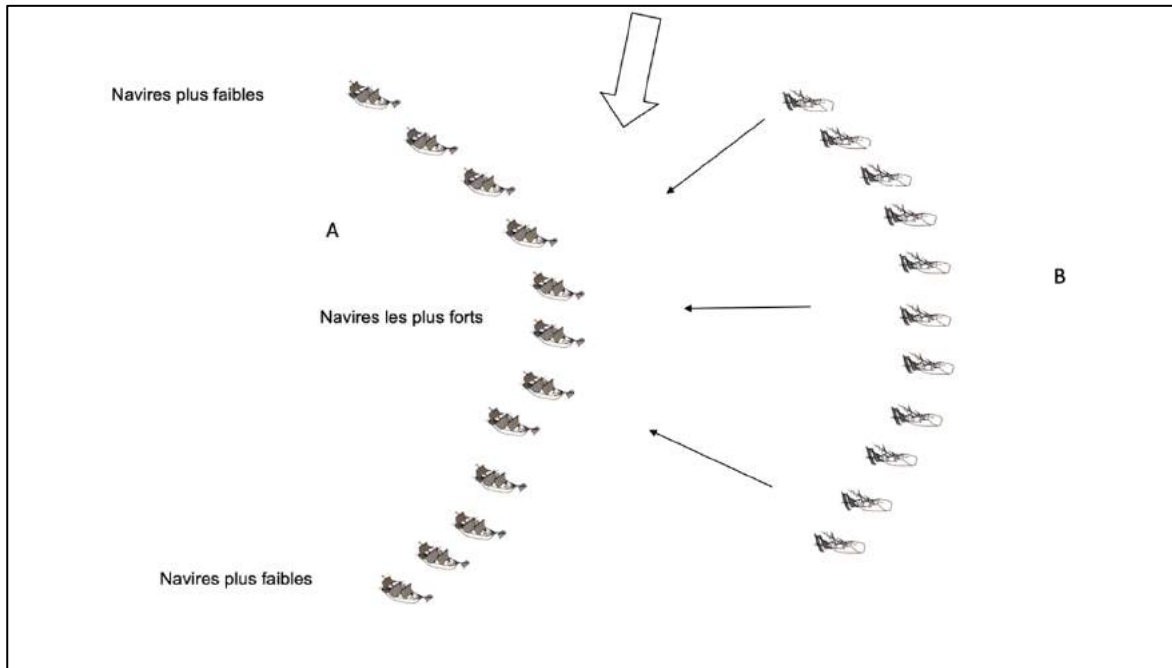


Figure n°7. Dispositif en aile (*en ala*) selon Chaves.

On remarque tout d'abord que cette formation en arc-de-cercle, originellement utilisée pour des flottes de galères, peut s'entendre de deux manières : soit avec les extrémités de la formation orientées vers l'ennemi comme pour la flotte B (lúnula), soit au contraire en direction opposée de l'ennemi comme pour la flotte A (arco ou falcata)¹. La répartition des forces suggérée par Chaves — navires plus puissants au milieu — s'explique par la tendance des deux flottes à s'effondrer vers le centre de la formation une fois au contact, comme l'indiquent les flèches.

Cette formation en arc de cercle doit donc être imitée de l'adversaire, afin de ne pas se laisser déborder, et en prenant garde à ne pas laisser des navires vulnérables au point d'impact maximal. Puis vient la formation en triangle :

Si les ennemis se placent en pointe ou en triangle, la nôtre devra se placer en deux ailes, ouvrant au maximum les pointes vers l'avant et les fermant vers l'arrière, afin de prendre les ennemis au milieu et que nous puissions les combattre des deux côtés, et plaçant les navires les plus forts vers l'arrière et les plus légers sur les pointes, afin que nous puissions le plus rapidement possible envelopper l'ennemi.²

¹ N.A.M. Rodger, « The Development of Broadside Gunnery, 1450-1650 », art cit, p. 302.

² A. de Chaves, *Espejo de navegantes*, op. cit., p. 388.

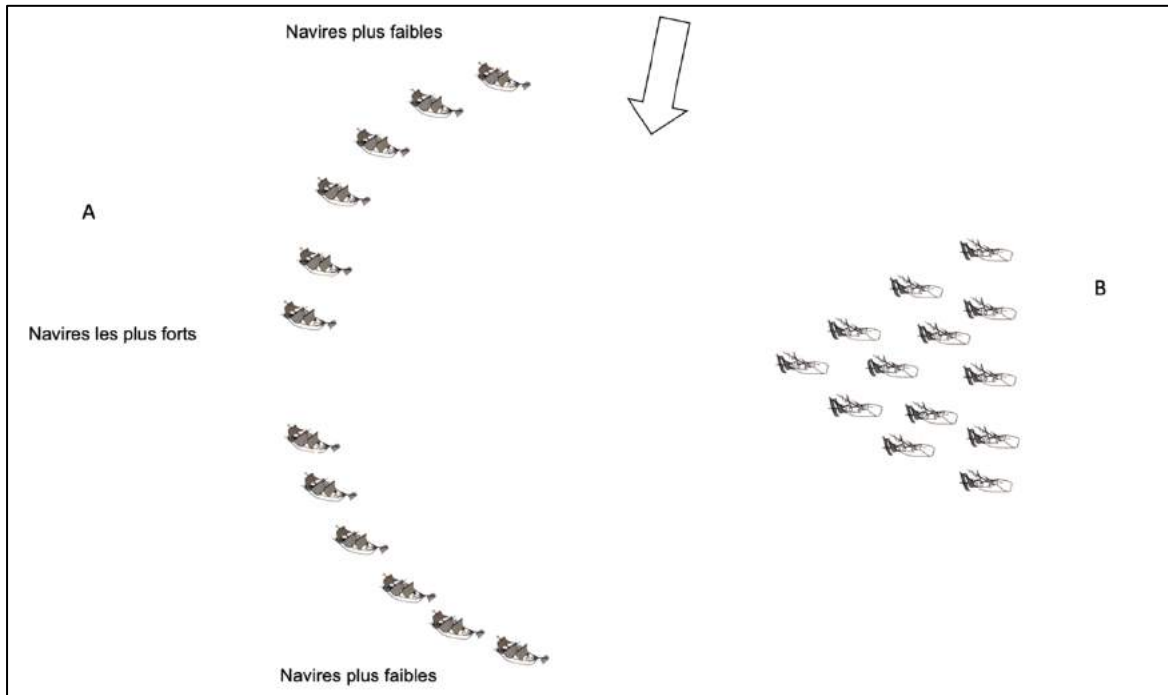


Figure n°8. Formation en double aile face à une formation en triangle selon Chaves.

On voit ici une opposition de logiques : la formation en triangle de la flotte B vise à une plus forte densité et cohésion à l'impact, et ainsi à éviter que l'ennemi ne puisse s'insérer au milieu de la formation. Au contraire, la flotte A cherche un mouvement enveloppant : les navires puissants du centre de la formation essaieront de supporter l'impact de la flotte B, tandis que les navires plus légers des bords des ailes entreprendront un mouvement enveloppant qui cherchera à encercler l'ennemi — et à le prendre littéralement en tenaille entre les deux ailes — pour l'attaquer de tous côtés.

Il s'agit donc ici, face à une formation de choc, en pointe ou en triangle, de réussir à envelopper l'ennemi pour pouvoir le prendre en tenaille, et par deux côtés — sous la formation en aile double. Celle-ci constitue d'ailleurs la dernière de l'énumération de formations de Chaves :

Et si les ennemis viennent en aile double, il faudra faire la même chose, en plaçant toujours les navires les plus grands contre les navires principaux ennemis, et surtout en se gardant toujours d'aller engager des ennemis au milieu. Et en aucune manière les nôtres ne devront entrer au milieu de la formation des ennemis, car les armes ennemies et la fumée les assailleraient de tous côtés, et on ne pourrait leur porter secours.¹

Il est notable ici que la logique de Chaves vise à éviter le centre de l'affrontement, tant pour des raisons de rapports de force particuliers — la possibilité d'être attaqué sous plusieurs angles

¹ *Ibid.*

— que par une réflexion sur l’environnement de la bataille, cherchant à éviter de se trouver au centre de la fumée dégagée par l’accumulation des tirs d’artillerie, et qui se concentrera au milieu.

Si ce catalogue, copieux, est indéniablement intéressant et ouvre une fenêtre sur une pensée tactique très élaborée, il faut pourtant ici nuancer le tableau. En effet, l’*Espejo de navegantes*, en plus d’être une source assez précoce, est aussi un document normatif, rédigé par un cosmographe royal qui, s’il a sans doute une réelle expérience de la navigation, n’a probablement pas ou peu combattu en mer, et peut ainsi en avoir sur certains plans une vision théorique. C’est d’ailleurs son rôle explicite que de théoriser cette pratique afin qu’elle puisse être apprise et transmise, mais sur plusieurs aspects du cœur de la bataille, cette théorie peut parfois être prise en défaut¹. Ainsi, en confrontant une telle source théorique aux sources narratives, nous devons constater qu’on ne rencontre pour ainsi dire jamais dans les récits de combat, espagnols ou non, de mention d’une formation selon une nomenclature et à un niveau de rigueur comparables à ce que décrit Chaves². Cela ne veut pour autant pas dire que ces formations n’étaient jamais utilisées, mais il faut constater qu’elles n’apparaissent pas dans les récits comme un mode premier de description et de compréhension d’une bataille³ — probablement, peut-on supposer, car la réalité du combat sur mer brouille fortement la clarté d’une formation de papier. C’est ce que remarquera plus tard Sir William Monson :

Les navires qui se déplacent grâce au vent et à leurs voiles ne peuvent pas être mis en rangs comme des soldats dans une bataille terrestre, la mer ne fournissant aucun point d’appui stable. Le temps n’est jamais certain en mer, les vents variables, les navires inégaux à la

¹ Cesáreo Fernández Duro, *De algunas obras desconocidas de cosmografía y de navegación, y singularmente de la que escribió Alfonso de Chaves a principios del siglo XVI*, Madrid, 1895, p. 9-10. Le fait que les formations ici détaillées proviennent des flottes de galères indique une parenté certaine, mais pointe aussi certaines limites à leur applicabilité, des vaisseaux à voiles étant loin d’être aussi faciles à manier et disposer.

² Il existe une exception à ce constat : un combat de 1650 au Portugal, au large de Cascaes, où la flotte anglaise est décrite par un auteur espagnol se plaçant « en demi-lune » afin de réussir à capturer les principaux navires portugais d’une flotte arrivant du Brésil. « 1650 — Relacion de la victoria que la Armada de Inglaterra que esta sobre Cascaes, ha tenido con los navios de la Flota de Portugal que venia del Brasil... » Nav. XXIX f°141.

³ On peut noter que cette absence documentaire apparaît déjà à un contemporain tel que N. Boteler, qui remarque dans les années 1630 qu’on ne dispose de tactiques de flotte que pour les galères, « qui se battent très différemment des navires » — et se lamentait que sur certains des combats les plus importants dans l’Atlantique de son temps « on ne peut trouver une phrase ni même un mot, que ce soit sur la manière de se battre ou sur le type de bataille qu’ils pratiquaient ». Nous disposons toutefois de plus de documentation que le pauvre Boteler (qui se lamentait de ne rien trouver sur la bataille des Açores de 1582 ni sur le combat hispano-hollandais de Gibraltar de 1607, ici largement traités), mais la remarque générale de faiblesse documentaire reste largement pertinente. N. Boteler, *Dialogues, op. cit.*, p. 307-308.

voile ; et quand ils cherchent à rigoureusement rester en ordre, ils finissent habituellement par se rentrer dedans.¹

Mais l'inventaire établi par Chaves reste précieux pour nous, notamment parce qu'on peut y discerner un certain nombre des soucis et des manières de penser relatifs au combat entre deux flottes, que l'on retrouve pour le coup dans les sources narratives : notamment le souci de faire en sorte que des navires de puissances comparables s'affrontent, celui de ne pas trop s'enfoncer au milieu d'une flotte ennemie, ainsi que celui de prendre si possible l'ennemi au milieu d'un feu croisé.

Au cœur de la bataille : appariages et tenailles

En effet, l'une des préoccupations principales lorsque deux flottes s'affrontent consiste dans la répartition des navires, et notamment dans la manière dont on dispose de ses forces principales, c'est-à-dire des navires les plus imposants. Comme on l'a déjà évoqué, une flotte de taille significative comporte habituellement un ou plusieurs navires distinctifs, occupant les positions de navire amiral (*admiral ship* ou *almiranta*) et de vice-amiral (*vice-admiral ship* ou *capitana*) — et la manière dont on s'en sert revêt une importance particulière dans la pensée de la bataille. On leur assigne, la plupart du temps, la tâche d'affronter leurs homologues dans la flotte adverse, comme le recommandent les *Audley's Fleet Orders* dans la première moitié du XVI^e siècle :

Aucun capitaine n'est autorisé à aborder le navire amiral ennemi, excepté le navire amiral anglais. [...] Faites en sorte que chaque navire en trouve un qui lui corresponde autant que possible, et laissez quelques pinnasses libres afin d'aider ceux qui seraient en difficulté.²

C'est là une recommandation qui se traduit assez régulièrement dans les faits au cours de la période, et de fait les navires de dignités similaires s'affrontent souvent directement, même s'ils ne sont pas toujours en duel singulier : par exemple lors de la bataille des Açores de 1582, où à la faveur d'un virement de bord défavorable aux Espagnols, placés sous le vent, « la *Capitana* [française], avec sept galions, vint attaquer la *Capitana* de notre flotte et le galion San

¹ W. Monson, *Naval Tracts, op. cit.*, vol. IV, p. 97-98. On peut étendre ce genre de remarque à d'autres auteurs : par exemple N. Boteler qui établit des subdivisions si précises des escadrons d'une flotte que toute application lors d'un réel combat en mer apparaît bien improbable. N. Boteler, *Dialogues, op. cit.*, p. 309.

² J.S. Corbett (ed.), *Fighting instructions, 1530-1816, op. cit.*, p. 15. Voir aussi « 1624 - De las instrucciones y ordenes que destribuyó Don Fadrique de Toledo para la Armada... », Nav. VI f°271.

Mateo. »¹. Ou lors d'un combat de 1639 aux Antilles, où la même chose se produit lorsqu'une flotte espagnole intercepte la flotte hollandaise qui se dirige vers le Brésil :

Le Mardi 31 août à 7 heures du matin (notre général ayant fait tirer une pièce à laquelle ils n'ont pas répondu), leur *capitana* s'éloigna du reste de la flotte avec trois très grandes ourques, et vint sur notre *capitana*. Puis leur *Almiranta*, avec deux autres ourques, qui avaient chacune trois niveaux de canons, virent vers notre *Almiranta* pour nous aborder.²

Cette situation apparaît même tellement standard que William Bourne, dans ses *Inventions and Devises*, préconise de parier sur ces réflexes et de maquiller en navires amiraux des navires endommagés pour en faire des brûlots, auxquels les navires amiraux ennemis ne manqueraient pas de s'accrocher, et de se mettre donc en danger par la même occasion³.

Mais la situation souffre aussi des exceptions, notamment car d'autres logiques peuvent concurrencer ce réflexe d'appariage que l'on pourrait attribuer au registre de l'honneur chevaleresque traditionnel : ainsi la citation des *Audley's Fleet Orders* se poursuit en nuancant ce désir de faire correspondre les navires amiraux et en évoquant la possibilité « qu'il ne puisse pas atteindre l'amiral ennemi, ce qui arrive parfois lorsqu'ils ne recherchent pas à s'affronter directement ». On voit donc émerger la possibilité de fonctionnements alternatifs : en premier lieu par la volonté de maximiser les dégâts que peut faire un navire puissant comme le vaisseau amiral sur de plus petits navires, mais aussi par le désir de minimiser le risque de sa perte. Ainsi les mêmes instructions préconisent-elles qu' « un petit navire devra dès le début de la bataille se tenir à proximité du navire amiral afin de le soutenir, car perdre ce dernier provoque toujours un grand découragement »⁴ — et l'on voit de fait cette idée appliquée, par exemple lors de la bataille des Açores de 1582 que l'on vient d'évoquer, lorsque les Français se ruent à plusieurs sur les navires principaux espagnols dès le début du combat pour les mettre hors d'action le plus vite possible⁵.

¹ C. Fernández Duro, *La conquista de las Azores en 1583*, *op. cit.*, p. 282.

² « 1639 — Copia de una carta que escribio el Padre Fr. Juan Lainez, en que le da cuenta del viaje de los galeones, batalla con pie de palo y otros sucesos... » Nav. XXIV f°268

³ W. Bourne, *Inventions or devises, very necessary for all generalles and captaines, or leaders of men, as wel by sea as by land*, *op. cit.*, p. 7-8.

⁴ J.S. Corbett (ed.), *Fighting instructions, 1530-1816*, *op. cit.*, p. 15.

⁵ C. Fernández Duro, *La conquista de las Azores en 1583*, *op. cit.*, p. 282.

C'est là une autre constante de la réflexion tactique : en effet, un autre point central dans la répartition des navires au cœur de la bataille réside dans la capacité à se trouver en surnombre lors d'un combat bord à bord — et à gérer ce surnombre. On retrouve ainsi fréquemment la situation, par exemple dans ce combat de 1572 :

L'amiral Diego de la Rivera, et le galion San Mateo qui avait pour capitaine Gutierre de Miranda, abordèrent tous les deux à huit heures le navire français, l'un par un bord et l'autre par l'autre bord. Ils donnèrent de grandes charges d'arquebuse et d'artillerie, et beaucoup de monde sauta à bord du navire français des deux galions — ce qui permit de rompre la *jareta* sous leur poids, et de limiter les morts et les blessés de notre côté.¹

On le voit, prendre un navire en tenaille permet de le rendre plus vite, en obligeant son équipage à se défendre sur les deux bords — et en le submergeant littéralement d'assaillants, afin de parvenir à une reddition rapide. Un indice de la fréquence de cette pratique est le souci récurrent de normer cette situation, en établissant la manière de répartir le butin dans ce cas ; par exemple dans les instructions de flotte de Don Martin de Padilla à la fin du XVI^e siècle :

Si un navire se porte à l'abordage d'un ennemi pendant qu'un autre est en train de l'aborder sur son autre bord, quand le navire ennemi sera rendu, les deux pourront récupérer tous les vêtements qu'ils auront pris, ainsi que tous les bijoux et l'argent qu'ils trouveront dans la limite de cent ducats. [...] En revanche, si un navire a déjà rendu un ennemi quand un autre navire se met à l'attaquer sur l'autre bord, ce dernier ne peut toucher au navire ennemi.²

La situation se présente d'ailleurs fréquemment de manière plus inégale encore, et l'on peut parfois compter jusqu'à quatre ou cinq navires enserrant de toutes parts un ennemi. C'est là toute la logique de la supériorité numérique que de pouvoir profiter de ces surnombres, comme le fait par exemple une flotte hollandaise au large de Gibraltar en 1606, face à une escadre espagnole en charge de garder le détroit :

¹ Rappelons que la *jareta* est un type de filet anti-abordage, disposé horizontalement au-dessus du pont. Voir 2.1.3. « 1572 - Carta que escrivió Estavan de las Alas sobre el suceso del Armada de Galeones... » Nav. XXII f°11. Voir aussi John Smith, *The True travels, adventures and observations of capitaine John Smith in Europe, Asia, Africa and America, from « anno Domini » 1593 to 1629... with a continuation of his generall history of Virginia, Summer Isles, New England and their proceedings since 1624 to this present 1629... all written by actuall authours...*, Londres, T. Slater, 1630, p. 40.

² « 1597 — Instruccion del Adelantado de Castilla, Capitan general de las Galeras de España y del Armada del Mar Oceano... » Nav. XXIX f°3.

Nous découvrîmes l'armada hollandaise à la *punta del Carnero*¹, comprenant dix de ses navires les plus grands avec la *capitana* de son avant-garde. Des petits navires suivirent, et quatre navires plus la *capitana* abordèrent celle de Sa Majesté, où se trouvait le Général Juan Alvarez, et le capitaine Diego de Aguilar y Castro qui est le capitaine des compagnies qui arrivaient de l'armada de Lisbonne, et le sergent major Pedro Alvarez de Herrera. Et quatre autres navires ennemis abordèrent l'*Almiranta* de Sa Majesté, quatre autres le galion appelé la *Madre de Dios*, et trois le galion appelé la *Portuguesa*.²

C'est également le cas fameux du *Revenge*, navire britannique célèbre pour sa résistance face à l'ennemi, qui doit faire face en 1591 à un abordage de multiples navires espagnols — jusqu'à cinq en même temps selon le récit de Sir Walter Raleigh, repris par Hakluyt³. C'est encore le cas de ce capitaine espagnol, chez qui on peut sentir tout le désarroi lorsqu'il se voit attaqué de toutes parts par des navires hollandais lors de la bataille des Downs de 1639 :

Au petit matin ils arrivèrent sur moi, et deux navires m'abordèrent, que je repoussai à coups de mousquets. L'un se laissa aller jusqu'à ma poupe où il s'accrocha avec son beaupré, et ayant accès au gaillard arrière il me tua beaucoup de monde dans les coursives. L'autre navire se détacha, mais trois autres arrivèrent, dont deux brûlots. L'un se plaça à ma proue, puis finit par se détacher, mais les deux brûlots étaient sur mes bords, et leur équipage commençait à se préparer à fuir, au cas où nous nous défendrions. Les hommes effrayés par l'incendie commencèrent à se débander, car il était impossible que qui que ce soit réussisse à s'enfuir.⁴

On perçoit ici à quel point l'avantage numérique est important au cœur d'une bataille, permettant à des navires de se décrocher et de se rafraîchir sans pour autant que l'ennemi obtienne un répit⁵ — comme de le tenir fermement enserré, limitant toutes ses marges de manœuvres et anéantissant tout espoir de fuite.

Une telle situation n'est toutefois pas systématiquement synonyme de victoire: la force du navire solitaire peut d'abord être trop importante, surtout s'il réussit à concentrer ses forces sur

¹ Située à la pointe ouest de la baie d'Algesiras — donc en face de Gibraltar.

² « 1607 — Relacion de las Esquadras que Su Magestad mando formar... » Nav. XII f°17

³ R. Hakluyt, *Principal navigations, op. cit.*, vol. VII, p. 43.

⁴ « 1639 — Carta de D. Francisco Feijo dando cuenta de la perdida de los Navíos de Dunquerque », Nav. VII f°90

⁵ Inversement, lorsque l'on sent que le nombre de navires ennemi est sensiblement équivalent ou supérieur, il convient d'éviter les situations de surnombre, afin de ne pas laisser ailleurs des navires démunis. « 1624 — De las instrucciones y ordenes que distribuyó Don Fadrique de Toledo para la Armada... », Nav. VI f°271.

les navires ennemis les uns après les autres, comme dans ce combat de 1621 contre une escadre hollandaise, relaté avec fierté par le capitaine espagnol.

Notre *capitana* nommée la *Donzella* (car elle n'avait jusqu'alors jamais combattu) cessa ce jour de bien porter son nom, de la manière la plus honorable qui se puisse imaginer. En effet, étant placée entre les deux *capitanas* ennemies, elle fit d'abord feu de toute son artillerie de bâbord. Les premières pièces abattirent toutes les œuvres mortes de l'ennemi qui était de ce côté, et en continuant à tirer, elle coula ce dernier, qui se battait dans les deux éléments, l'eau et le feu.¹

Mais la situation peut aussi être compliquée du fait même de ce surnombre : les navires peuvent tout d'abord se gêner, comme c'est le cas en 1594, lorsque trois navires anglais tentent de prendre une caraque portugaise mais n'ont pas suffisamment de place pour aborder correctement, et l'un d'entre eux est obligé de se détacher et de se laisser glisser jusqu'à la poupe, où il est gravement endommagé². En outre, les risques de confusion avec des ennemis sont aussi assez grands dans le cas d'un feu croisé — comme celui de toucher des alliés par inadvertance, ou à travers le navire ennemi. C'est là ce qu'expose notamment Nathaniel Boteler, qui préconise au passage d'éviter l'abordage en tenaille :

— ADMIRAL : Comment faire, lorsque vous avez un navire avec vous, et que vous souhaitez l'utiliser pour vous assister dans l'abordage ?

— CAPTAIN : Il convient de lui faire aborder votre propre navire, du bord opposé à celui avec lequel vous abordez l'ennemi ; et ainsi de faire passer ses hommes sur votre navire ; ou au moins de lui faire aborder l'ennemi par la poupe ou la proue, selon ce qui sera le plus pratique. Mais en aucun cas de lui faire aborder l'ennemi sur le bord opposé au vôtre.

— ADMIRAL : Et pourquoi pas sur ce bord ?

— CAPTAIN : Car si le navire qui est avec vous aborde l'ennemi à bâbord pendant que vous l'abordez à tribord, et que donc vous l'avez entre vous deux, si vous utilisez tous les deux votre grosse artillerie à quelque moment que ce soit (comme cela est probable), vous

¹ « 1621 - Victoria que el Armada Real de que es General Don Fadrique de Toledo tuvo en el estrecho... » Nav. XII f°119.

² R. Hakluyt, *Principal navigations, op. cit.*, vol. XII, p. 123.

vous endommagerez nécessairement l'un l'autre autant que l'ennemi, car vos projectiles perceront non seulement l'ennemi, mais aussi votre allié.¹

L'idée de prendre un ennemi en tenaille présente donc aussi des désavantages, qui sont intimement liés à l'usage toujours croissant de l'artillerie, et à sa puissance de perforation de plus en plus accrue : on n'imagine en effet pas le même genre de limitations lors d'un abordage où le combat se déroulerait bord à bord et avec des armes de main.

De fait, soit par absence d'opportunité², soit par opposition de principe, l'idée de recharger en hommes un navire allié en situation d'abordage se retrouve assez fréquemment — dans l'objectif de maintenir une plate-forme d'abordage fiable, que l'on pourrait renforcer en hommes et en munitions, plutôt que tenter de déplacer des navires difficiles à manœuvrer avec le vent en plein combat. Par exemple dans le combat de Gibraltar de 1607 déjà évoqué, où un navire hollandais cesse de se battre « jusqu'à ce que des barques vinssent le remplir de soldats frais, et qu'il retourne alors au combat ».³

À l'approche de l'ennemi, tout se précipite donc : tout ce qui faisait le quotidien de la coordination au sein d'une flotte prend un tour plus précis et plus concret. L'avantage du vent une fois acquis ou perdu, les formations d'attaque se composent puis s'éclatent, et les navires plongent dans le cœur du combat et du corps-à-corps avec l'ennemi — en une période où la file n'est pas encore imaginable, et où beaucoup de ces formations se rapprochent de ce qui se ferait à terre, avec notamment le souci d'envelopper l'adversaire. C'est alors le moment où interviennent les philosophies collectives de combat rapproché — la tactique en somme, où la question est de savoir comment se composer et se disposer collectivement, pour réussir à mettre tous les navires de la flotte dans la position la plus favorable possible. C'est à l'intérieur de ce cadre que se place ensuite le maniement individuel de chaque navire, ainsi que sa manière de combattre — sur lesquels nous allons nous pencher à présent.

¹ N. Boteler, *Dialogues*, *op. cit.*, p. 299-300 ; S.R. Gardiner et C.T. Atkinson (eds.), *Letters and papers relating to the first Dutch war (1652-1654)*, *op. cit.*, vol. IV, p.265.

² On peut ainsi remarquer que prendre un navire en tenaille implique un certain nombre de manœuvres, que le navire en infériorité numérique peut réussir à déjouer en ne se laissant pas encercler, c'est-à-dire en gardant toujours les navires ennemis sur un même bord.

³ « 1607 — Relacion de las Esquadras que Su Magestad mando formar... » Nav. XII f°19. Voir aussi « 1639 - Copia de una carta que escribio el Padre Fr. Juan Lainez, en que le da cuenta del viaje de los galeones, batalla con pie de palo y otros sucesos... » Nav. XXIV f°272.

3. Dans l'action

3.1. L'approche

3.1.1. Combats à distance et combats de près

À quelle distance le combat se déroule-t-il ? Il s'agit, à bien des égards, d'une question centrale, voire décisive pour notre sujet. Depuis un paradigme général centré autour du combat main à main à la fin du Moyen Âge¹, il n'a généralement pas échappé aux historiens navals que l'on se dirigeait progressivement vers un combat qui se réglait de plus en plus à distance, et où la nécessité d'aller au corps-à-corps ne se faisait plus sentir. Des auteurs travaillant sur la longue durée, tels que Jan Glete ou Brian Lavery, ont ainsi pu chercher des charnières et des points de rupture, et énoncer que « l'ère du navire à voiles, armé de canons, commence en 1588 »² — ou encore qu'il allait falloir « une période de combats navals intenses et répétés, et une certaine dose d'inspiration tactique en provenance du nouvel art de la guerre terrestre, pour aboutir à un nouveau paradigme parmi les marines européennes [à la suite des guerres anglo-hollandaises de la période 1650-1680] »³. D'autres, sautant quelques étapes dans l'étude du sujet, ont été amenés à faire le constat lapidaire d'un triomphe rapide du canon et du combat à distance, tel Carlo M. Cipolla énonçant « l'adoption précoce, extensive et couronnée de succès du canon à bord des navires européens », qui déboucherait sur un modèle stable — allant jusqu'à suggérer que les capitaines des XV^e et XVI^e siècles n'auraient eu que peu de peine à manier un navire du temps de l'amiral Nelson⁴.

L'analyse des sources disponibles oblige certainement à plus de nuance, et amène à dresser le constat d'une évolution progressive — loin de la « révolution » parfois présentée. Plus qu'un changement brutal, on voit ainsi apparaître dans les récits et dans les traités une progression technique inégale selon les lieux et les acteurs. Surtout, ceux-ci ne semblent que rarement avoir

¹ Jan Glete, *Warfare at sea, 1500-1650: maritime conflicts and the transformation of Europe*, Londres, Routledge, 2000, p. 21.

² Brian Lavery, *The ship of the line*, Londres, Conway maritime press, 1983, p. 10.

³ J. Glete, *Warfare at sea, 1500-1650, op. cit.*, p. 39.

⁴ Carlo M. Cipolla, *Guns and sails in the early phase of European expansion, 1400-1700*, Londres, Collins, 1965, p. 75.

mis en place les nouvelles techniques d'artillerie en ayant conscience qu'elles représentaient une évolution inéluctable du combat naval¹ — mais bien plus comme des solutions ponctuelles à un problème particulier, dans le contexte localisé d'une expédition ou d'un combat. Comme le remarque justement Jan Glete, « jusqu'en 1650, les commandants navals semblent avoir été peu intéressés par les problèmes et les opportunités que le nouveau système d'armement, de plus en plus sophistiqué, posait durant les affrontements principaux du temps »², et bien plus par l'utilisation très concrète et immédiate qu'il leur était possible d'en faire³. Cette question pousse donc à articuler deux problématiques : d'une part le perfectionnement technique de l'armement, et spécialement de l'artillerie qui devient capable d'endommager plus sûrement un ennemi à longue distance⁴ ; et d'autre part la capacité des acteurs à se saisir de cette amélioration et à la mettre en œuvre au cœur du combat.⁵

Notons enfin que cette capacité à mettre en action de nouvelles techniques est loin d'être une évidence dans une activité à très haut risque comme le combat naval, les acteurs ayant généralement tendance dans ce genre de contexte à se fier à des techniques éprouvées. C'est donc dans cette charnière entre progrès technique et évolution des représentations⁶ qu'il faut évoluer pour reconstituer la réalité concrète du combat — et étudier l'application empirique d'évolutions structurelles et techniques de long terme.

Le profil général du combat et son évolution

Il se révèle étonnamment difficile d'avoir des données précises sur les pratiques majoritaires de combat — et notamment sur la question de la distance à laquelle il se déroule. Tout d'abord, le corpus de combats que nous avons recensé — environ 70 — n'est sans doute pas exempt de biais : on peut supposer que les combats se concluant par un abordage ont entraîné plus de témoignages, du fait de la dimension dramatique de l'action, ainsi qu'en raison de l'ampleur des dégâts produits — qui appelleraient des justifications émanant des commandants de part et d'autre, et donc la production de documents. Il en résulterait donc une surreprésentation des

¹ Comme on peut le voir par la relative rareté des appréciations sur la question, voir 1.2.1.

² J. Glete, *Warfare at sea, 1500-1650, op. cit.*, p. 38.

³ N. A. M. Rodger, *A naval history of Britain, 660-1649: The Safeguard of the Sea*, Londres, Harper Collins/National maritime museum, 1997, p. 209 et sq.

⁴ Voir 1.1.2.

⁵ Voir 1.2.2.

⁶ J. Glete, *Warfare at sea, 1500-1650, op. cit.*, p. 19.

abordages et du combat rapproché qu'il serait difficile de pondérer avec précision. Mais plus fondamentalement, dans les batailles rapportées par des récits conservés, il est surprenant de constater que les détails du combat peuvent parfois rester totalement flous sous la plume des auteurs — en raison d'ellipses, ou d'un vocabulaire imprécis. Ainsi en est-il, par exemple, pour un combat de 1626 entre une flotte espagnole et une flotte hollandaise :

Le 29, le capitaine Bracart sortit en mer avec le seul navire appelé San Nicolas, et ce jour il rencontra une escadre de cinq navires, dont quatre de guerre que l'on appelle *pechelingues* et une prise qu'ils avaient attrapée, et ledit capitaine avec son équipage, montrant son esprit valeureux, s'apprêta à leur donner bataille, risquant sa vie pour le service de Sa Majesté, plaçant toujours à l'avant la Très Sainte Vierge du Rosaire sa patronne. Il le fit avec tant d'habileté, et se battit avec tant de courage, qu'il en fit se rendre trois, dont deux navires de guerre.¹

Ce genre de flou lexical est fréquent : l'auteur n'a parfois pas d'intérêt particulier à entrer dans le détail, et préfère se contenter de donner l'issue du combat — avec les inconvénients que l'on peut voir. Il est ainsi impossible dans ce cas précis de déterminer la distance à laquelle le combat a été mené, ni comment le capitaine espagnol s'y est pris pour réussir à rendre les navires ennemis.

Malgré tout, au sein du corpus des combats étudiés, on peut compter 52 récits de combat où la question est abordée plus ou moins clairement, dont 32 (62%) mentionnent la présence d'un combat rapproché à un moment où à un autre de l'affrontement. Ils se répartissent sur tout l'ensemble de la période, même s'il apparaît que les combats à distance se concentrent davantage sur les dernières années du XVI^e siècle et sur la première moitié du XVII^e siècle — signe d'une certaine tendance de long terme. Cette évolution est toutefois loin d'être linéaire, et on ne saurait réellement identifier un point de bascule à partir duquel le paradigme technique de l'artillerie prendrait le pas sur le combat rapproché : encore à la fin de la période, en plein XVII^e siècle (soit au moins trois siècles après l'apparition de l'artillerie sur des navires en Atlantique²), il est en effet courant voire fréquent que l'on ne parvienne pas à conclure de manière assurée un combat à coups de canon. Ainsi, en 1622, à l'embouchure de la rivière de Brouage, quatorze navires protestants rochelais opposés à six navires royaux échoués

¹ « 1626 — Relacion de los valerosos hechos... », Nav. VI f°2.

² Kelly De Vries, « The Effectiveness of Fifteenth-Century Shipboard Artillery », *The Mariner's Mirror*, 1998, vol. 84, n° 4, p. 389-399. ; voir 1.1.2.

(fournissant donc à la fois un poste de tir stable et une cible immobile), placés à « demie portée de canon », parviennent à se canonner mutuellement pendant six heures d'affilée et à n'aboutir qu'à une cinquantaine de victimes et aucun résultat décisif, malgré les 1500 coups de canon tirés¹. En 1639, deux flottes, l'une française de 36 navires dont 18 armés au moins de 30 pièces de canon chacun, et l'autre espagnole de 33 bâtiments, échouent à se faire des dommages notables en deux jours d'affrontement à distance en baie de Guétari, et ne parviennent à concrétiser le combat qu'en s'approchant à portée de mousquets, puis à la faveur de brûlots lancés par les Français². Dans les années 1640 encore, Sir William Monson, ancien vice-amiral de la flotte britannique, peut énoncer que le combat doit se dérouler à portée de pistolet, et même généralement conseiller de ne choisir d'embarquer que des pièces de portée moyenne, car « en mer, celui qui tire de loin ferait mieux de s'abstenir »³ puisque cela ne revient qu'à « un grand gâchis de poudre pour peu de résultats »⁴. Souvent, du reste, les acteurs directs du combat sont parfaitement conscients du problème, à l'instar de Thomas Maynarde qui résume avec humour les choses au retour d'un voyage aux Antilles en 1596 :

Nous étions à portée de mousquet, et je ne pouvais pas me rapprocher davantage, bien que nous n'ayons aucune chance de les prendre si ce n'est en abordant. Nous avons donc gâché de la poudre et des boulets, car nos artilleurs auraient à peine pu toucher la cathédrale Saint-Paul, si elle s'était tenue là.⁵

Il serait évidemment abusif de déduire de ces faits et de ces recommandations l'inutilité de l'artillerie à cette époque, car les récits de la période abondent aussi de combats conclus à distance par des coups de canon efficaces : par exemple dès 1543, un navire espagnol basé à Hispaniola mate un corsaire français devant San Juan en une demi-heure de canonnade⁶ ; en 1568, le corsaire anglais Hawkins élimine un navire espagnol à Cuba d'un seul coup au but donnant dans les réserves de poudre⁷ ; ou encore au large de Gibraltar en 1607, une flotte

¹ Georges Fournier, *Hydrographie contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation*, Grenoble, Éditions des 4 seigneurs, 1973, chap. XXII.

² « 1638 - Discurso sobre la perdida del Armada del cargo de Don Lope de Hoces... » Nav. VII f°67.

³ William Monson, *The Naval Tracts of Sir William Monson*, Londres, Navy Records Society, 1902, vol. II, p. 43.

⁴ *Ibid.*, p. IV, p.94.

⁵ Kenneth R. Andrews (ed.), *The Last voyage of Drake and Hawkins*, Cambridge, University press, 1972, p. 105.

⁶ « 1543 - Carta del Presidente y Oydores de la Isla Española escrita al Rey dandole cuenta del Armada que aprestaron contra la de los cosarios Franceses que llegaron à la Isla de San Juan, y del combate... » Nav. XXV f°24.

⁷ « 1568 - Relacion del suceso de la Armada y Flota de Nueva Espana, en el puerto de San Juan de Lua, con el cosario Juan de Aquines », Nav. XXI f°561.

espagnole coule en une nuit trois navires hollandais sur quinze¹. Les choses sont donc complexes, et l'artillerie peut bien se révéler être l'outil décisif à la victoire². Pour envisager la chose concrètement, et prendre la mesure en détail de l'efficacité ponctuelle d'une canonnade, on peut constater les effets rapides et drastiques d'une artillerie bien ajustée dans le récit fait par John von Linschoten, un voyageur hollandais, d'un combat de 1589 aux Açores entre un navire anglais et un navire espagnol appartenant à la flotte des Indes :

Il y rencontra un navire anglais qui n'avait pas plus de trois canons, alors que ce navire espagnol en possédait douze. Ils s'affrontèrent longtemps — ce que nous observâmes depuis l'île. Le gouverneur de Tercera envoya deux barques de mousquetaires pour aider le navire ; mais avant que nous pussions l'atteindre, le navire anglais l'avait touché sous le niveau de flottaison, et nous le vîmes couler à pic avec toutes ses voiles sorties, et tout disparut sous l'eau.³

On voit ici toute la double temporalité du combat : d'abord la longueur de l'affrontement, tant que l'artillerie n'est pas réglée — au point que l'on envoie des soldats pour combattre main à main ; puis l'abrupte efficacité des techniques modernes, capables en un coup d'annihiler un ennemi apparemment supérieur et de terminer un combat — ce qui explique et justifie l'importance considérable que l'on y consacre en termes de budget et de ressources humaines⁴.

En ce sens, l'artillerie apparaît au cours de la période étudiée, et jusqu'à l'avènement de la ligne de bataille, comme une option incontournable mais ambivalente, capable de faire gagner un combat comme de se révéler parfaitement inutile. En d'autres termes, elle se trouve limitée non pas par son apport potentiel — considérable — mais par sa fiabilité, qui ne permet pas

¹ « 1607 — Relacion de las Esquadras que Su Magestad mando formar... » Nav. XII f°15.

² Mentionnons enfin une occurrence précoce d'une formation annonçant la ligne de bataille : en 1557, au large de la Guinée, le pirate anglais William Towerson et ses associés rencontrent une flotte portugaise, qui se met en ligne de file et parvient à suffisamment battre les Anglais à coups d'artillerie pour les défaire. John Francis Guilmartin, *Gunpowder and galleys: changing technology and mediterranean warfare at sea in the sixteenth century*, New York, Cambridge University Press, 1974, p. 89-93.

³ Richard Hakluyt, *The principal navigations, voyages, traffiques & discoveries of the English nation: made by sea or over-land to the remote and farthest distant quarters of the earth at any time within the compasse of these 1600 yeeres*, Glasgow, J. MacLehose and sons, 1903, vol. VII, p. 67.

⁴ Dans sa thèse consacrée aux artilleurs de la monarchie espagnole, Brice Cossart retrace de manière très convaincante le saut quantitatif du nombre d'artilleurs (et les besoins de formation qui en découlent) sur les flottes royales comme commerciales. Le nombre d'artilleurs sur les flottes du roi passe ainsi de quelques centaines à presque 2000 entre le milieu et la fin du XVI^e siècle ; tandis que le nombre d'artilleurs de la *Carrera de Indias* fait plus que quintupler entre 1559 et 1615. Brice Cossart, *Les artilleurs et la Monarchie catholique : fondements technologiques et scientifiques d'un empire transocéanique*, Thèse, European University Institute, Florence, 2016, p. 52 et sq. Voir 1.1.2.

d'attendre de manière réaliste que le combat soit gagné à coups de canon. Elle se présente donc comme un outil supplémentaire, pouvant fournir la victoire en cas de fortune, plus que comme un moyen assuré de parvenir à la décision. Dès lors, il semble raisonnable de l'envisager pour une large mesure comme un jeu de hasard, pouvant rapporter gros mais sans garantie de résultat : elle ne permet donc pas aux acteurs qui en sont chargés de s'y consacrer totalement, ceux-ci ne pouvant oublier la très sensible probabilité que l'arme nouvelle se retrouve sans effet, mais justifie tout de même les ressources de toutes sortes que l'on y consacre. En effet, malgré ces limites, l'efficacité potentielle de l'artillerie amène un développement exponentiel de l'attention portée à sa technique, et pousse vers l'apparition d'un véritable art du maniement des canons en mer.

Des pièces et des distances

En dépit de l'efficacité empiriquement assez limitée de l'artillerie, les techniques d'artilleurs n'ont en effet cessé de se perfectionner au cours de la période, dans l'objectif perpétuel de réussir à circonscrire l'incertitude du tir à distance.

Il importe ici de rappeler encore une fois non seulement l'imprécision incompressible des pièces d'artillerie à cette époque¹ mais aussi un certain nombre de problèmes à plus petite échelle, concernant notamment la difficulté à standardiser des pièces. Comme le remarque Adrian B. Caruana, « si la variété des formes de pièces pouvait être arrangée, la variété des tailles posait un problème d'approvisionnement majeur, plus sensible sur mer que sur terre, car deux pièces ne pouvaient avoir les mêmes munitions. Chaque pièce requérait un boulet qui lui était spécifique »². Si une certaine standardisation apparaît toutefois dès le milieu du XVI^e siècle, le recours à des dénominations (*fowler*, *culverin*, *half-culverin*) plus qu'à des calibres, en particulier dans le cas anglais, entraîne un certain flou et même une certaine « *corruption* »

¹ Voir 1.1.3.

² Adrian B. Caruana, *The History of English Sea Ordnance*, Rotherfield, 1997, p. v ; pour le cas espagnol, voir José Ignacio González-Aller Hierro et al. (eds.), *La batalla del mar oceano: corpus documental de las hostilidades entre España e Inglaterra (1568-1604)*, Madrid, Ministerio de defensa, 1988, vol.V, p. 95-97 ; voir aussi Alonso de Chaves, *Quatri partitu en cosmografía práctica, y por otro nombre Espejo de Navegantes*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1983, p. 382 où la diversité des pièces sur un même navire est apparente.

du système¹. Les artilleurs étaient par conséquent contraints de « connaître leurs pièces »² : non seulement le calibre, mais aussi les qualités de tir de chaque pièce en lien avec l'usure, qui conduisait souvent à en limiter le maniement : il fallait par exemple évaluer la charge de poudre que le canon pourrait supporter sans risquer une fissure ou une explosion.

Du fait de ces importantes limites, le tir à une distance relativement faible était l'option la plus sûre, car elle permettait de ne pas avoir à corriger verticalement la visée du canon — ce qui est désigné en anglais comme le tir « *point blank* », et que l'on pourrait traduire par tir « de but en blanc ». La technique est ainsi décrite par Christopher Lad dans son « *Gunner's arte* » de 1588 :

Il est toujours possible de faire tirer une pièce justement, spécialement de but en blanc — but en blanc désigne le vol direct du boulet sur une ligne droite, sans que la trajectoire ne tombe plus bas que la bouche de la pièce, en pointant directement la bouche de la pièce sur l'horizon. Ainsi, la cible se trouve sur le même niveau, et aussi loin que la pièce porte, elle frappera tout ce qui se trouve à la même hauteur que la bouche de la pièce.³

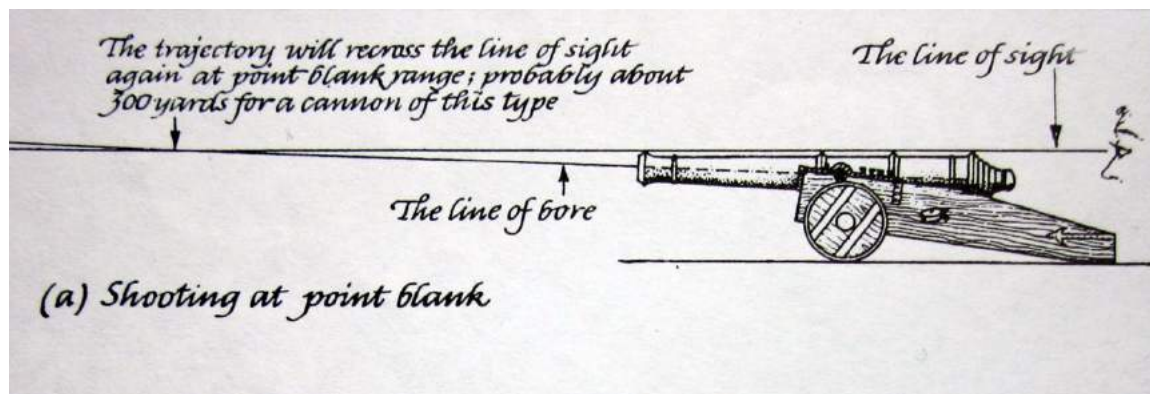


Illustration n°31

Le tir de but en blanc⁴

¹ A.B. Caruana, *The History of English Sea Ordnance*, op. cit., p. v ; J.I. González-Aller Hierro et al. (eds.), *La batalla del mar océano*, op. cit., p. 99 ; voir Jorge Vigón, *Historia de la artillería española*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas : Instituto Jerónimo Zurita, 1947, vol.1, p. 220-221 où la considérable diversité et l'« anarchie » dans les pièces et les calibres espagnols sont très fortement soulignées.

² William Bourne, *The Arte of shooting in great Ordnance, contayning very necessary matters for all sortes of servitours eyther by sea or by lande*, written by William Bourne, Londres, Th. Woodcocke, 1587, p. 10 et sq. Voir aussi « Années 1590 - Instrucción de Don Martin de Padilla, que los capitanes de Infanteria y de los Navios del Armada han de guardar y cumplir », Nav. III f°314.

³ Rawlinson A 192, f°55. Pour l'équivalent espagnol de tirer « *de en punta en blanco* », voir « Années 1570-1580 — Las preguntas que hizo Andres de Spinosa Artillero mayor por su Magestad á un discipulo... » Nav. XXII f°146.

⁴ J.F. Guilmartin, *Gunpowder and galleys*, op. cit., p. 164.

Il s'agit donc d'un tir direct et non parabolique, la chute de la trajectoire du projectile étant négligée. Étant donnés le poids du boulet et la puissance développée par la poudre, cette portée est toutefois limitée — et il convient de connaître précisément la distance à laquelle chaque pièce pourra porter de but en blanc en ayant soin de la tester au préalable¹.

C'est au-delà de cette distance que les choses se compliquent, puisqu'il faut alors engager un tir parabolique et lever la bouche du canon ; et s'avère alors nécessaire le recours aux outils de l'artilleur que sont le quadrant et le fil à plomb, pour mesurer l'angle du canon par rapport à l'horizontale. On voit dans cette illustration de William Bourne le maniement de ces ustensiles : le quadrant est inséré dans la gueule du canon avec des graduations, sur lesquelles le fil à plomb vient marquer l'angle avec la verticale.

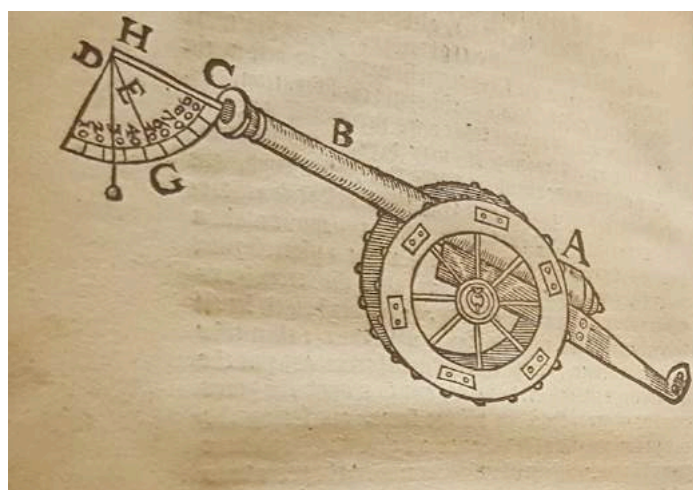


Illustration n°32

Mesure de l'angle d'élévation du canon grâce au quadrant et au fil à plomb²

S'il est généralement recommandé de toujours tester les performances de sa pièce aux différentes élévations³, Christopher Lad donne toutefois une approximation des relations de distance, en fonction de la surélévation :

De la ligne droite à l'élévation de 5 degrés, la différence est égale à la portée en ligne droite plus $2/9^{\circ}$ de cette portée. Et de 5 degrés à 10 degrés, la différence est de la portée en ligne

¹ *Ibid*, Rawlinson A 192, f°55. Cf. 1.1.3.

² W. Bourne, *The Arte of shooting in great Ordnance*, op. cit., p. 24.

³ *Ibid.*, p.23.

droite plus 1/9^e de cette portée. Et de 10 degrés à 15 degrés, la portée supplémentaire du boulet sera égale à la portée en ligne droite exactement. De 15 à 20 degrés d'élévation, la portée supplémentaire est la moitié de la portée en ligne droite. [...] 42 degrés est la meilleure élévation avec le vent, et 45 degrés est la meilleure contre le vent.¹

On peut voir ici un souci de théorisation de ces données, qui cohabite étroitement avec une nécessité de pragmatisme et d'empirisme liée aux grandes limitations dans la précision des pièces déjà vues. Comme le remarque ainsi William Bourne à peu près à la même époque, dans un traité souvent identique à celui de Christopher Lad (au point que l'intertextualité partielle ne fait pas de doute) :

[Les artilleurs] ne connaissent habituellement pas la distance jusqu'à la cible, et donc ne peuvent que deviner quelle surélévation du canon atteindra la cible [...]. Ils commencent généralement par estimer combien de pouces de surélévation il faudra donner à la pièce pour atteindre la cible, puis au premier tir ils constatent si le tir est trop court ou trop long. S'il est trop court, ils donneront plus d'élévation à la pièce ; et s'il est trop long, ils lui en donneront moins. Et ainsi en tirant de nombreuses fois vers la cible, ils finiront par trouver quelle élévation conviendra à la distance de la cible.²

Si Bourne plaide alors pour une scientification³ et une systématisation de l'artillerie navale, il faut constater qu'il ne propose pourtant que peu d'améliorations — recommandant toujours (quoique ses explications soient bien complexes) de partir de la distance en ligne droite, puis de procéder par essai-erreur pour surélever adéquatement la pièce⁴.

D'autant qu'une deuxième problématique afférente est celle de la qualité de la poudre : c'est d'ailleurs à cette dimension que le premier chapitre du traité de Bourne est consacré, remarquant

¹ Rawlinson A 192, f°55.

² W. Bourne, *The Arte of shooting in great Ordnance*, *op. cit.*, p. 19.

³ *Ibid.*, p.21.

⁴ Sur la question de la mathématisation des savoirs d'artillerie, on peut reprendre l'hypothèse de P. Brioist d'une stratégie nobiliaire de récupération lettrée des savoirs mécaniques propres aux artilleurs. Il s'agirait ainsi pour les chefs de guerre de se prémunir contre la montée en importance des artilleurs comme praticiens centraux du combat, en reformulant leurs savoirs au sein d'une culture lettrée distinctive, construisant « une sorte de savoir supérieur en s'attaquant aux erreurs du canonnier ». Pascal Brioist, « L'artillerie à la Renaissance », *Nouvelle Revue du XVI^e Siècle*, 2002, vol. 20, n° 1, p. 89. On trouvera un rapide mais utile inventaire des différents traités d'artillerie parus en espagnol (rapidement décrits) dans J. Vigón, *Historia de la artillería española*, *op. cit.*, vol. I, p. 263. La plupart de ces ouvrages touchant bien davantage à l'artillerie à terre, et étant d'une influence plus que lointaine sur le combat naval, il n'a pas été utile de les reprendre en détails ici.

que c'est là « la question la plus importante pour ce qui concerne le tir d'artillerie »¹. Il ajoute également que :

La chose principale est de savoir à quel point la poudre est bonne ou mauvaise, et cela est connaissable habituellement par trois sortes de moyens : d'abord en goûtant avec la langue, et en voyant la force [*sharpness*]. Ensuite par la couleur, car la bonne poudre a habituellement une couleur un peu bleue, et s'il s'agit de poudre serpentine, elle sera aussi fine que du sable, et aussi douce que de la farine [...]. Enfin la troisième et principale méthode est de la faire brûler, car si c'est de la très bonne poudre, le feu se dissipera soudainement, le temps d'un battement d'œil²

On mesure toute la variété et l'imprécision de tir qui découlent de cette description : c'est dans la poudre que toute la puissance du canon est contenue, mais il apparaît impossible d'avoir une certitude quant à la qualité de cette poudre. La complexité de la composition est inégale (les proportions en soufre, salpêtre et charbon pouvant changer³), mais la qualité même des produits peut aussi varier. Dans la mesure où l'artilleur lui-même n'a pas d'influence sur la qualité de la poudre qu'il récupère, il est donc réduit en bout de chaîne à une connaissance toute approximative de cette qualité : à la langue, à l'œil et au toucher⁴. Il s'agit donc pour ce dernier littéralement de deviner quelle sera la matière première à partir de laquelle il devra calculer ses tirs⁵ — à supposer d'ailleurs que tout son stock de poudre soit d'une qualité égale, ce qui est loin d'être évident⁶.

Enfin, la diversité des projectiles que l'on peut utiliser modifie aussi sensiblement la portée de la pièce — tout d'abord car tous les boulets n'ont pas le même aérodynamisme, et donc la même capacité à voler en l'air, comme le détaille clairement Sir Henry Mainwaring dans son *Seaman's Dictionary* :

¹ W. Bourne, *The Arte of shooting in great Ordnance*, *op. cit.*, p. 5.

² *Ibid.*, p. 5-6. Voir aussi Rawlinson A 192, f°13, 19, 21.

³ « A Rule to knowe the goodness of all manner of gunne powder », dans Rawlinson A 192, f°15 et sq.

⁴ Il doit cependant être capable de composer de la poudre en cas de besoin — mais même alors il est intimement dépendant de la qualité des matières premières à sa disposition.

⁵ On peut noter que cela a aussi des conséquences beaucoup plus directes sur la solidité du canon — que l'on ne peut pas charger autant avec une poudre de bonne qualité qu'avec une poudre médiocre.

⁶ On peut mentionner enfin le risque que la poudre ne se mouille, ce qui la rendrait inefficace. Ainsi à terre, la simple humidité de l'air pouvait rendre les armes inutiles : on mesure à quel point ce danger pouvait être augmenté en mer. C'est la raison pour laquelle la poudre était conservée soigneusement à l'abri dans une pièce séparée, et montée sur le pont lorsque cela était possible pour la sécher au soleil. « 1575 - Orden e Instruccion del modo y manera que se ha de tener para pelear en el mar. » Nav. XXII f°164 ; Nicolas Le Roux, *Le crépuscule de la chevalerie : noblesse et guerre au siècle de la Renaissance*, Seyssel, Champ vallon, 2015, p. 160.

BOULET. Il y a de nombreux types de boulets. Celui qui vole le plus loin et transperce le plus est le *boulet rond* ; le suivant est le *cross bar shot*¹, qui sert pour les cordages, les voiles et les mâts ; une autre le *langrel*, qui ne volera pas autant mais est très efficace sur le gréement, ainsi que sur les hommes ; tout comme le *chain shot* et le *case shot*, aussi dit *burr shot*², utile contre les hommes qui se tiennent sans protection, en train de tirer avec des petits calibres.³

La distance est donc également corrélée aux objectifs précis qui sont en jeu dans le tir — la volonté de toucher une partie spécifique du navire ennemi impliquant une certaine proximité et un certain type de projectiles qui ne permettent pas nécessairement le combat à distance.

On le voit, la multiplicité des variables concrètes dans l'action du canon (en plus des limites inhérentes déjà étudiées) rend toute tentative de rationalisation de l'activité de l'artilleur très incertaine⁴, et oblige dans une large mesure à procéder par une méthode classique d'essai-erreur pour ce qui est de la visée. Cette tâche est en outre compliquée par l'instabilité et les mouvements du navire.

Tirer en bateau

En effet, une spécificité forte supplémentaire, qui complique encore la capacité à tirer à distance, réside dans la plate-forme de tir — à savoir un navire, qui bouge par essence au gré du vent et des vagues. Dans ces conditions, l'enjeu est de réussir à ajuster de manière précise un tir quand la plate-forme qui soutient la pièce est au contraire mouvante, et peut faire changer l'angle du canon de plusieurs dizaines de degrés pendant le temps de combustion de la poudre⁵.

¹ La traduction qui se rapprocherait le plus du concept sera le « boulet ramé », mais ce serait là commettre un contresens significatif : alors que le boulet ramé consiste en deux demi-sphères réunies par une barre, au contraire le *cross-bar shot* est un boulet traversé par une barre de fer. Pour une illustration des deux, Rawlinson A 192 f°44.

² Tout cela pourrait se traduire par le mot générique de « mitraille ».

³ Henry Mainwaring, *The life and works of Sir Henry Mainwaring*, Londres, Navy Records Society, 1920, vol. II, p. 225.

⁴ J.F. Guilmartin remarque d'ailleurs que les artilleurs utiliseront de manière à peu près unique la visée de but en blanc jusque dans la seconde moitié du XIXe siècle, « ce qui constitue un commentaire éloquent sur l'imprécision intrinsèque des canons à âme lisse ». Il ajoute : « En visant dans l'axe de la pièce en plaçant verticalement ses pouces, un bon artilleur pouvait obtenir toute la précision que, dans la pratique, un canon était capable de produire ». J.F. Guilmartin, *Gunpowder and galleys*, *op. cit.*, p. 165. Voir 1.1.2. et 1.1.3.

⁵ Les reconstitutions de la *Mary Rose*, déjà évoquées en 1.1.3, aboutissent à un délai qui va jusqu'à 6 secondes entre la mise à feu et la sortie du boulet de la gueule du canon. On mesure l'ampleur des mouvements en tous sens que peut subir un navire ballotté par les vagues en six secondes. Alexandra Hildred (ed.), *Weapons of warre: the armaments of the Mary Rose*, Portsmouth, Mary Rose Trust, 2011, vol. I, p. 128.

Il devient dès lors indispensable de prendre en compte l'état de la mer, qu'il faut introduire dans les techniques de l'artilleur afin de synchroniser efficacement le tir.

Les traités les plus précis et les plus minutieux insistent en effet fortement sur la coordination nécessaire entre la navigation et le tir lui-même — ce qui implique une coordination entre des parties différentes de l'équipage, et est partie intégrante du travail de l'artilleur. Comme le formule ainsi une source britannique anonyme de la fin du XVI^e siècle :

Le master et ses aides doivent être très attentifs lors des combats, et suivre les instructions des artilleurs, lorsqu'ils demanderont au timonier de virer à bâbord ou à tribord. Ils doivent être attentifs à régler les voiles lors des variations du vent, ou lors de tout autre événement où ils pourront aider les artilleurs à se servir de leurs pièces¹

On le voit, la partie de l'équipage en charge de la navigation doit être attentive — et dans une certaine mesure subordonnée — aux besoins des artilleurs, qui donnent leurs consignes afin de pouvoir tirer au mieux. S'il s'agit là sans conteste d'un indice de l'importance symbolique croissante de l'artillerie dans l'espace du navire, cela met aussi en avant la valeur de chaque coup de canon, eu égard aux difficultés de rechargement : chaque tir est suffisamment précieux pour que la conduite du navire s'adapte à ses exigences². La partie proprement nautique de l'art de l'artilleur apparaît donc déterminante : celui-ci doit connaître le navire et ses mouvements, et réussir à se coordonner avec la machinerie complexe du bateau et de l'équipage, comme le formule Sir William Monson au début du XVII^e siècle :

L'une des choses principales pour un artilleur en mer est d'être un bon barreur, et de commander celui qui se trouve à la barre de lofer au moment de tirer afin d'être plus équilibré, et d'observer les mouvements et l'état de la mer pour viser son ennemi.³

La communication est donc essentielle et tous les acteurs du navire doivent coopérer afin d'amener le système qu'est le navire à une relative stabilité, pour avoir une chance de tirer précisément. On peut ainsi dégager les grands traits de cet art : l'un des principaux moyens pour améliorer la stabilité est, comme le souligne Monson, de *lofer*⁴, c'est-à-dire de rapprocher le nez du navire de l'axe du vent, ce qui a pour effet de limiter la *gîte** mais aussi de réduire la

¹ « Concerning a captains offices and company of a fleet », Rawlinson A 192, f°189.

² Voir 1.1.2.

³ W. Monson, *Naval Tracts, op. cit.*, vol. IV, p. 33.

⁴ *Ibid.*

vitesse — et faire ainsi que le navire se heurte moins violemment dans les vagues. En cas de mer formée, il faut toutefois recourir à d'autres moyens pour assurer une visée correcte, comme le remarque William Bourne :

Si la mer est formée, et que les navires sont ballotés par les vagues, faites ce qui suit pour avoir un tir parfait : choisissez d'abord une pièce située entre l'avant du navire [*lauflau*] et le mât principal, et sur la batterie la plus basse si le navire peut garder ses sabords ouverts¹ — pour la raison que c'est l'endroit où le navire bouge le moins.²

Impératif premier donc de stabilité : il faut avoir une pièce relativement stable, dans une partie du navire proche du barycentre du bâtiment, et donc protégée de l'essentiel du ballotement. Il importe également de sentir et de prévoir le mouvement du navire, en coordonnant son tir avec les vagues et avec les variations du vent — c'est-à-dire en utilisant un savoir physique et sensoriel de la navigation, théorisé en ces termes par William Bourne :

Celui qui pointe la pièce doit observer ceci : tout d'abord prendre en compte la portée de la pièce, puis la pointer directement vers la partie du navire qu'il souhaite toucher. Puis si le navire est sous le vent du vôtre, tirez quand le vent s'amollit, et au moment où l'autre navire commence à monter sur une vague — pour cette raison que lorsque l'autre navire est plus haut que vous, et sous le vent, la risée le tournera vers vous — et le tir aura donc le meilleur effet.³

Si la coordination en détail qui est présentée ici est peu aisée à comprendre⁴, il convient de retenir *a minima* la coordination multifactorielle, entre vent, vagues et visée — les trois variables devant s'ajuster pour permettre un tir efficace. La situation se simplifie quelque peu lorsque l'on se trouve sous le vent, les seuls critères déterminants devenant alors la gîte et la hauteur du navire par rapport à la vague :

* La *gîte* désigne l'inclinaison du navire sous l'effet du vent.

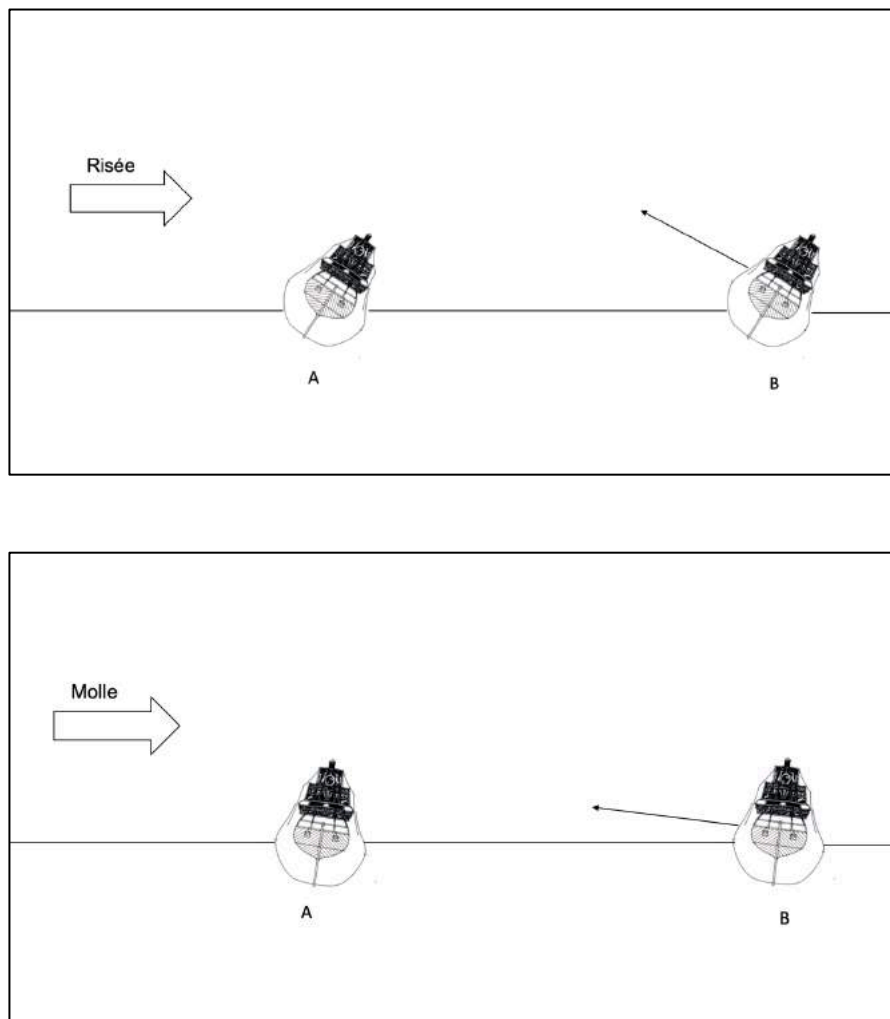
¹ Le danger est ici évidemment que les batteries inférieures soient sous la ligne de flottaison, et que les ouvrir ne risque de faire couler le bateau, comme le montrent les exemples de la *Mary Rose* (1545), du *Vasa* (1622) ou du *Santissimo sacramento* (1668).

² W. Bourne, *The Arte of shooting in great Ordnance*, *op. cit.*, p. 54. Sur la signification de « *lauflau* », voir une hypothèse dans la section « notes » du *Mariner's Mirror* vol. 73 de 1987, p.202.

³ *Ibid.*

⁴ On peut pourtant le comprendre à grands traits : il s'agit d'attendre une molle sur le navire qui tire — ce qui permettra de redresser le navire, et de le rendre plus horizontal. Puis de profiter d'une risée, qui fera lofer le navire ennemi — donc le tourner vers le navire tirant si ce dernier est au vent, tout en le stabilisant un peu — ce qui devrait permettre de le toucher plus facilement.

Si le navire vers lequel vous tirez a l'avantage du vent sur vous, alors la pièce avec laquelle vous tirerez doit se trouver sur le bord au vent. Puis tirez lorsque les deux navires se redressent. Quand une risée se termine, il vous faut attendre que l'autre navire commence à s'élever sur la mer, particulièrement la partie du navire que vous visez, car quand une risée se termine, les deux navires se redressent ; et si vous tiriez quand les navires subissent la risée, vous tireriez par-dessus l'autre navire.¹



Figures n°9a et 9b. Tirer depuis un navire sous le vent.

Sur la figure 8a, les navires se trouvent au milieu d'une risée : le vent forçait, et les deux navires ont donc tendance à se coucher sur l'eau. Le navire sous le vent voit donc l'orientation moyenne de ses canons au vent être trop haute, et risque de tirer au-dessus du navire ennemi au vent. Sur la figure 8b, les navires se trouvent au contraire au milieu d'une molle : le vent a diminué, et les navires sont au contraire très droits sur l'eau, la gîte naturelle de navires sous voile étant atténuée. Le navire sous le vent a donc ses canons sur le bord au vent qui se rapprochent de l'horizontale, et peut donc bien plus facilement viser le navire ennemi.

¹ W. Bourne, *The Arte of shooting in great Ordnance*, op. cit., p. 54. Ici encore, l'explication est un peu abstraite mais compréhensible : les deux navires gîtent davantage au milieu d'une risée. Attendre qu'elle se termine permet donc d'attendre que le navire ennemi se redresse, et fournisse donc une cible plus grande.

Tirer trop haut représente ainsi l'une des issues les moins désirables au tir de canon car, paradoxalement, un tir trop court peut se révéler tout aussi utile qu'un tir bien ajusté, grâce à la capacité du boulet à ricocher sur l'eau lorsque le tir est tendu :

Il est bon pour l'artilleur de régler la bouche de sa pièce un peu trop bas plutôt qu'un peu trop haut, car si un boulet survole le navire ennemi, il n'est d'aucune utilité. En revanche, s'il est trop court, il touchera l'eau et s'élèvera à nouveau, avec encore suffisamment de vitesse — si le tir n'est pas trop exagérément court. Auquel cas, le boulet tombera simplement dans l'eau, surtout pour un tir de longue distance.¹

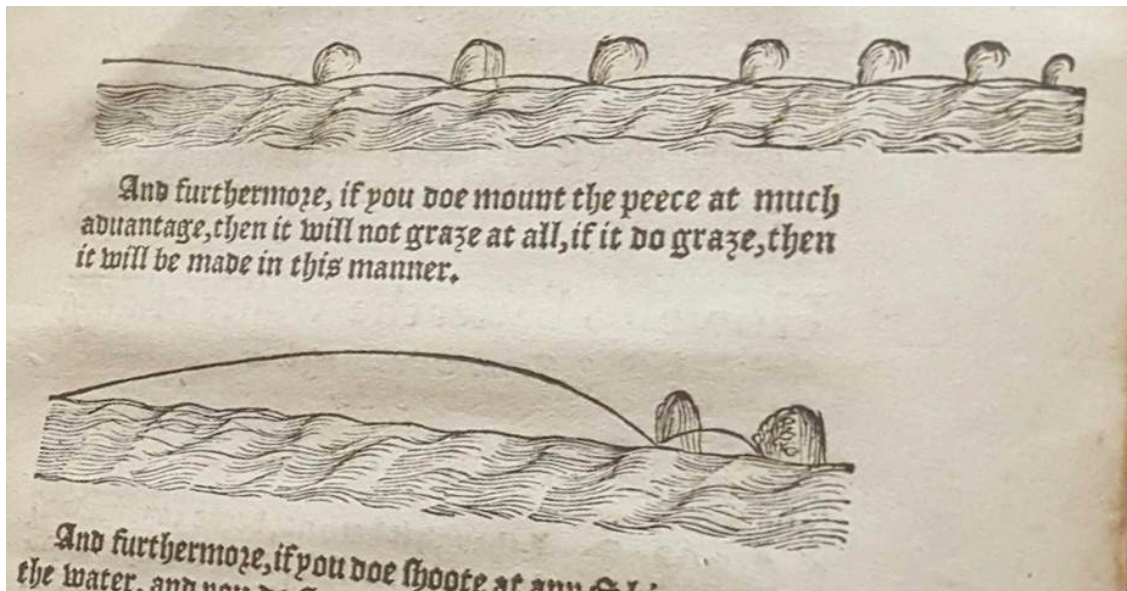


Illustration n°33

Principe du tir par ricochet²

On remarque qu'il est conseillé de tirer avec un angle d'élévation relativement faible, qui permet au ricochet de porter sur une plus longue distance. Au contraire, un tir trop parabolique ne peut rebondir sur l'eau que de manière éphémère.

On mesure donc la multiplicité des facteurs à prendre en compte au moment de tirer en mer : état de la mer, irrégularités du vent, position respective des navires par rapport à l'ennemi, assiette du vaisseau, distance au but, qualité des pièces, efficacité de la poudre, adaptation des

¹ *Ibid.*, p. 55 voir aussi les p. 80-81, où la géométrie du ricochet est développée en détail. Voir aussi Rawlinson A 192 f°60v°. On peut même signaler que certaines instructions espagnoles ordonnent de s'y entraîner hors des combats, par exemple lorsqu'il s'agit de tirer une pièce pour prévenir l'ensemble de la flotte. « 1575 — Orden e Instruccion del modo y manera que se ha de tener para pelear en el mar », Nav. XXII f°164.

² W. Bourne, *The Arte of shooting in great Ordnance*, op. cit., p. 81.

munitions... D'où l'accumulation de conditions restrictives à l'emploi des canons à distance, même si de réels efforts sont faits au cours de la période pour rationaliser l'utilisation des pièces. À bien des égards, le tir au canon en mer demeure donc un art (au sens moderne du terme) au cours de la période, relativement impressionniste même, plus qu'un savoir-faire que l'on voudrait naissant mais qui reste très imparfaitement formalisé. En effet, la discipline qu'est le tir en mer demeure en bonne partie un jeu de hasard, le plus parfait artilleur ne pouvant de toute façon aller au-delà des limites intrinsèques de la précision de toute pièce. Cela ne veut évidemment pas dire que l'artillerie est inutile, mais pointe les limites aux attentes raisonnables que l'on peut en avoir : tirer de loin peut certes amener une victoire rapide et précoce mais reste plus probablement un gâchis de poudre, de boulets et d'énergie, étant donnée la difficulté à recharger. Il convient donc d'apprécier le ratio coût-bénéfices du tir à distance, qui penche souvent en faveur de l'abstention au cours de la période. La solution la plus simple, la plus efficace, et la plus rationnelle pour s'assurer de causer des dommages à l'ennemi demeure donc au cours de la période de se rapprocher, pour améliorer les chances de ses canons et pour s'ouvrir ensuite la possibilité de conclure le combat main à main. Encore faut-il savoir comment le faire pour augmenter ses chances de succès.

3.1.2. L'enchaînement entre combat à distance et combat rapproché

Une fois établies les conditions limitant l'efficacité de l'artillerie, chercher à vaincre l'ennemi signifie, la plupart du temps et en l'absence de coup au but miraculeux, se rapprocher. Il ne s'agit pas nécessairement d'aller systématiquement à l'abordage, mais au moins de réduire la distance avec l'ennemi jusqu'à se trouver assez proche pour l'endommager suffisamment, quelque distance que cela représente. La forme du combat s'établit donc naturellement et organiquement à travers le rapprochement progressif de navires se tirant dessus, et dont l'efficacité à l'artillerie détermine la distance à laquelle le combat se décidera — c'est-à-dire souvent, au cours de la période, main à main ou, du moins, à distance très faible.

L'approche

En raison des difficultés liées au rechargement¹, différents théoriciens et praticiens se sont interrogés sur la distance préférable à laquelle tirer. Ces réflexions constituent toutes des déclinaisons de l'idée commune d'essayer de retenir son feu pour augmenter l'efficacité des tirs, le constat global de la difficulté à toucher l'ennemi de loin étant intact. Ainsi, dès le début de la période, Alonso de Chaves recommande certes de tirer au début du combat, mais toujours avec les meilleures pièces et en visant des cibles que l'on peut toucher :

[Le capitaine] doit en premier lieu jouer de l'artillerie de proue ou de celle du bord au vent², en faisant tirer les pièces les meilleures et les plus neuves en premier et lorsqu'il se trouve le plus loin de l'ennemi. Et si l'artilleur est adroit et le navire bien placé, le premier tir sera pour le grand mât ennemi. Mais si l'on ne pense pas pouvoir réussir ce tir, il faudra tirer ailleurs autant que possible comme sur les bords de l'ennemi afin que le tir ne soit pas perdu. De telle sorte qu'il faut prendre garde que les premiers tirs ne passent pas au-dessus de l'ennemi³, car alors ils font un double dommage : d'abord de gâcher un tir et de ne pas pouvoir ensuite recharger à temps ; ensuite que les ennemis en tirent grands réconfort et espoir en voyant les premiers tirs, des meilleures pièces, gâchés. Ainsi il vaut mieux

¹ Voir 1.1.2.

² L'artillerie de proue a ainsi le mérite d'être plus facile à pointer à la barre, orientant de manière intuitive l'axe du navire ; quant à l'artillerie au vent, Chaves conseillant de se maintenir au vent de l'ennemi pour l'abordage, elle représente la batterie qui devrait être du côté opposé à l'ennemi — et donc inutile — pendant le corps à corps.

³ Cela peut sans doute être relié au fait qu'un tir trop court peut rebondir sur l'eau et atteindre sa cible, à la différence d'un tir trop long. Voir 3.1.1.

attendre que l'ennemi tire, afin de pouvoir estimer la bonne distance pour faire jouer sa propre artillerie, et ne pas trop se presser au début sous peine que cela soit en vain.¹

On le voit, le tir de loin apparaît bien comme relativement hasardeux et, en tant que tel, convient d'être apprécié pour ce qu'il est : une tentative qui peut aboutir sur un coup de chance mais présente des inconvénients, notamment celui de gâcher des munitions, et plus précisément des munitions directement utilisables car chargées dans le canon. Vu la lenteur et la difficulté de rechargement², faire la dépense d'une pièce qui pourrait être utilisée au corps à corps représente donc un grand risque et presque une perte sèche dans l'horizon d'un combat qui risque fort de se dérouler bord à bord. Il s'agit donc, si l'on utilise une pièce, de faire en sorte que celle-ci soit de celles qui seront les moins utiles à l'abordage — c'est-à-dire d'en choisir une qui n'est pas sur le bord qui sera au contact de l'ennemi.

D'une manière générale, et ce tout au long de la période, on constate un souci permanent de retarder au maximum le premier feu. Celui-ci peut se comprendre comme un indice de plus de la forte rémanence de la logique de l'abordage et du combat rapproché dans l'esprit de contemporains qui ne font pas suffisamment confiance à leur artillerie pour accepter de l'utiliser de loin. Les instructions de flotte regorgent ainsi de consignes et de rappels répétés à ne pas tirer trop tôt : ainsi Sir Walter Raleigh interdit-il en 1617 à tous les artilleurs de sa flotte de tirer tout canon au-delà de la portée du *point blank*³, comme à tous les mousquetaires de tirer avant qu'on leur autorise — ce qui indique que la tendance commune des hommes en l'absence de contrainte est bien de tirer toujours trop tôt. Lord Wimbledon donne la même consigne quelques années plus tard en 1625, en ordonnant qu'« aucun homme ne devra tirer quelque pièce, petite ou grosse, avant que l'ennemi soit à portée de pistolet, par quoi aucun tir ne sera effectué en vain » et rend les officiers responsables de cette retenue⁴. La portée de pistolet semble une portée largement retenue — sans doute parce qu'il s'agit là d'une distance plus familière et plus directement appréciable pour la plupart des hommes que la portée d'un canon qui peut demeurer

¹ A. de Chaves, *Espejo de navegantes*, *op. cit.*, p. 382.

² Voir 1.1.2.

³ Julian Stafford Corbett (ed.), *Fighting instructions, 1530-1816*, Londres, Navy Records Society, 1905, p. 41. Voir 1.1.2. et 3.1.1. Voir J.F. Guilmartin, *Gunpowder and galleys*, *op. cit.*, p. 162-163.

⁴ J.S. Corbett (ed.), *Fighting instructions, 1530-1816*, *op. cit.*, p. 68. Voir aussi Rawlinson A 192 « Directions what a captain is to do before and in a fight » f°190.

mystérieuse¹ — et c'est là la distance généralement recommandée par tous les auteurs britanniques².

La chose est plus prononcée encore dans le cas espagnol, ces derniers pensant être supérieurs au corps à corps, et prêtant donc une attention particulière au fait de ne pas gaspiller un canon chargé avant d'arriver à la distance propice, comme le formulent ces consignes de 1624 :

D'expérience, on a pu voir qu'escarmoucher à distance avec l'artillerie donne à l'ennemi le même avantage que celui que nous avons lorsque nous combattons main à main ; et ainsi il faut prêter attention à ne pas gaspiller notre charge avant de se trouver à une distance où les mousquets puissent faire du dégât à l'ennemi.³

Le souci de réussir à retenir son feu apparaît donc omniprésent, et constitue un enjeu de contrôle du navire par ses officiers⁴, matérialisé même sous la forme de dispositions disciplinaires et de punitions pour celui qui tirerait avant le signal : par exemple dans des instructions de 1590 du duc de Medina Sidonia, qui établit que tout tir intempestif verra son auteur payer la somme correspondant à la charge de poudre ainsi dépensée⁵. La perspective même de sanctionner financièrement des individus dont la survie est plus qu'incertaine, et qui ne feraient au fond que ce que l'on attend d'eux — à savoir tenter de tuer l'ennemi — interroge donc forcément par sa rigueur, et par les enjeux qu'elle révèle. Il semble qu'elle montre la tension qui est ici à l'œuvre dans l'esprit d'un équipage confronté à la perspective d'un abordage — comme une tentation lancinante de recourir à l'arme efficace et nouvelle, au feu frappant de loin, afin d'éviter d'avoir à se confronter, au sens propre, à l'ennemi. Une manière consciente ou non donc de court-circuiter l'horizon inévitable du face à face, que l'on peut comprendre comme un refoulement de cette perspective par le recours à une technique presque magique — qui permettrait peut-être de terminer le combat avant qu'il ait commencé, et ainsi éviterait l'attente continuelle et la montée de tension qui précèdent le face à face.

¹ Voir 1.1.2.

² Rawlinson A 192 « Instructions to be given for a sea fight with squadrons of ships » f°187 ; Nathaniel Boteler, *Boteler's Dialogues*, Londres, Navy Records Society, 1929, p. 295. Encore en 1648, des instructions de flotte britanniques données par le Parlement ordonnent de ne pas « gaspiller sa poudre en tirant de loin, mais en attendant d'arriver bord à bord » J.S. Corbett (ed.), *Fighting instructions, 1530-1816, op. cit.*, p. 88.

³ « 1624 — De las instrucciones y ordenes que distribuyó Don Fadrique de Toledo para la Armada... », Nav. VI f°272.

⁴ C'est en effet aussi l'autorité du capitaine qui se joue dans sa capacité à contrôler ses hommes de bout en bout jusqu'au combat. Voir « 1638 — Relación que D. Carlos de Ibarra envió de la Mar... », Nav. VII f°18.

⁵ « Années 1590 — La Orden que el General Marcos de Aramburo ha de guardar para repartir los puestos principales del galeon Nuestra Señora del Barrio ». Nav. XII f°410.

Tension avant impact et contrôle de l'équipage

Toute cette difficulté à faire respecter une consigne pourtant apparemment simple — s'abstenir de tirer — prend en effet son sens dans le cadre de la tension psychologique qui est constante dans ces moments d'approche. Elle révèle ainsi l'angoisse du combat qui se répand dans l'équipage, et elle entre ainsi dans le duel à distance avec l'ennemi, qui ne se résume pas à l'échange de projectiles, mais englobe aussi toute la dimension tactique sous-jacente — en fournissant un premier indice sur soi, qui donne du grain à moudre à l'ennemi qui observe. On a en effet déjà vu au début de ce chapitre que Chaves prête une grande attention à lâcher les premiers tirs à bon escient, sous peine de donner « grands réconfort et espoir » à l'adversaire¹, mais cette réflexion semble largement répandue, et constitue une indication importante dans le contexte d'un équipage qui scrute l'ennemi, comme le remarque Escalante de Mendoza en 1575 :

Lorsqu'un corsaire voit un tir errant et trop court, il l'identifie instantanément à des hommes qui n'ont pas l'habitude de la guerre, qui tirent pour faire peur et non pour toucher [...] Il n'existe rien qui se puisse mieux connaître sur la mer que la force ou la faiblesse d'un navire par son aspect, et par la manière dont il utilise son artillerie.²

Et de fait, cette affirmation se retrouve dans des récits de bataille qui attestent de l'importance psychologique de ces premiers coups de canon et de ce qu'ils révèlent, par exemple lors de ce combat de 1621 :

Les capitaines ennemis se mirent en ordre et commencèrent à jouer fortement de l'artillerie, si précocement que leurs balles n'arrivaient pas jusqu'à notre *capitana*. Voyant cela, le capitaine Martín Vazquez de Montiel dit : « Courage amis, tout ce que fait l'ennemi montre qu'il a peur »³

Le tir précoce et prématuré apparaît donc non seulement comme une dépense inutile mais aussi comme un indice du fait que les hommes en face sont nerveux et cherchent à se rassurer par une tentative vaine et mal avisée de tirer de trop loin — fenêtre ouverte sur la dimension

¹ A. de Chaves, *Espejo de navegantes*, *op. cit.*, p. 382.

² Juan de Escalante de Mendoza, *Itinerario de Navegación : de los mares y tierras occidentales*, Madrid, Museo Naval, 1985, p. 258.

³ « 1621 — Viaje y suceso de los caravelones y galeones de la guarda de Cartagena de las Indias y su costa... », Nav. VI f°45. Voir aussi N. Boteler, *Dialogues*, *op. cit.*, p. 295-296 qui remarque que tout tir donné avant la portée du pistolet « porte en lui l'expression de la peur ».

psychologique de ce combat, et sur une tension qui grimpe à mesure que l'ennemi se rapproche et que le combat mortel main à main se fait de plus en plus inéluctable. D'où l'importance de l'approche, comme un moment où l'on guette l'ennemi, où tout signe fait sens — qu'il soit rassurant ou inquiétant — et où se constitue donc tout un art de ce que l'on montre et de ce que l'on cache, afin de jouer avec les attentes et les observations de l'ennemi.

Cet art de l'approche peut prendre la forme brute d'une affirmation de puissance pour montrer sa force et sa détermination aux ennemis, comme lors de la bataille du pertuis breton de 1622 où, battu par l'artillerie des navires rochelais, un capitaine catholique, le sieur de Rasily, décide de doubler la charge de poudre de son canon « *afin (disoit-il) de faire entendre aux Rochelois que son canon estoit aussi pesant que le leur* »¹. Mais il peut aussi revêtir des formes plus subtiles : par exemple retarder le premier coup de canon afin de ne donner aucune indication à l'ennemi sur la puissance de ses pièces² ; ou encore à l'inverse exhiber une faiblesse feinte, afin d'inviter l'ennemi à aborder et le surprendre quand les navires seront déjà trop proches pour éviter l'affrontement, comme l'évoque Sir William Monson :

Un navire suivi et qui souhaite montrer de la peur, afin d'attirer son chasseur dans ses griffes, doit contrefaire et se comporter comme s'il était en détresse, ou se laisser dériver en mer comme une épave. Il doit jeter des ancres, des tonneaux ou d'autres objets à la mer, afin de se ralentir ; ne pas montrer plus d'hommes sur le pont qu'un équipage banal, rentrer son artillerie et fermer ses sabords, afin que sa force reste insoupçonnable jusqu'à ce que l'autre navire soit suffisamment proche pour qu'il puisse l'atteindre.³

Théâtre d'ombres donc, où l'important consiste moins dans la force réelle que dans la force que l'on fait supposer à l'ennemi, afin d'orienter insensiblement le combat et la forme qu'il prendra dans le sens plus favorable possible — parfois en détournant l'adversaire du corps à corps, et parfois au contraire en l'y attirant. La tension et l'enjeu contenus dans cette phase d'approche peuvent aussi prendre les contours d'une véritable guerre psychologique, où l'on

¹ Doubler la charge permet évidemment d'augmenter la puissance perçue — et souvent la portée — du tir, mais porte aussi de forts risques, notamment d'endommager la pièce. B.N. Franç. 20784 f°527 ; *Histoire générale de ce qui s'est passé entre les armées navales de France et celles des Rochelois, es côtes de Poictou, rivières de Bordeaux et Charente, es combats de M. de Guyse, depuis le mois d'août de l'année mil six cent vingt-un jusques à la publication de la paix au mois de novembre mil six cent vingt-deux. Extrait sur les journaux de l'amiral des vaisseaux rochelais, par un discours plus étendu*, s.l., 1624, p. 13.

² A. de Chaves, *Espejo de navegantes*, *op. cit.*, p. 389.

³ « Stratagems to be used at sea », dans W. Monson, *Naval Tracts*, *op. cit.*, vol. V, p. 42 ; voir aussi N. Boteler, *Dialogues*, *op. cit.*, p. 297-298.

peut faire céder l'ennemi avant même le combat rapproché, en le forçant à se détourner. C'est par exemple ce que remarque Chaves :

Quand les premiers tirs touchent, puisque ce sont généralement ceux des pièces les plus lourdes, ils mettent effroi et terreur dans le cœur des ennemis, qui pensent en recevant un tel dommage de loin que celui-ci sera encore pire de près — et ainsi ils ne désirent plus attendre le combat, et se rendent ou fuient pour ne pas en venir à combattre de près.¹

Il semble donc possible de faire plier l'ennemi par la simple impression que l'on lui fait, et par les dégâts qu'il pense devoir subir. Et il n'est de fait pas rare de voir des navires se détourner d'un affrontement lorsqu'un ennemi apparaît particulièrement redoutable dès l'ouverture du feu² — mettant en cela en évidence la dimension de spectacle indissociable des préliminaires du combat : on donne une représentation comme on observe celle de l'adversaire, en visant toujours à manipuler les émotions de l'équipage adverse afin de le rencontrer en position de fragilité. Cette stratégie est théorisée par Escalante de Mendoza en une élégante parabole soulignant l'importance de montrer un premier abord martial pour un navire :

Nous voyons par expérience que le voleur est grandement encouragé lorsqu'il sait qu'il entre dans la maison d'un homme pacifique, calme et pusillanime. Tout au contraire il éprouve une grande peur lorsqu'il sait que le maître de maison est un homme courageux et ombrageux, qui s'il le rencontre et le trouve chez lui, non seulement l'empêchera de lui nuire mais aussi le tuera.³

Il s'agit donc bien, dans une large mesure, de jouer la comédie de la force ou de l'impuissance devant son public⁴ tant qu'il en est temps, afin de gagner le moindre avantage tactique possible — et avant d'arriver au contact proprement dit, où les voiles se lèvent.

¹ A. de Chaves, *Espejo de navegantes*, *op. cit.*, p. 389.

² Voir par exemple la hourque *San Pedro*, lors de la bataille des Açores de 1582, que quatre navires de la flotte française vont aborder mais qui défait si sévèrement le premier que les trois autres font demi-tour. Cesáreo Fernández Duro, *La conquista de las Azores en 1583*, Madrid, Espagne, 1886, p. 321. Voir aussi l'histoire pittoresque — et presque hallucinante — devant Cadix lors d'une bataille franco-espagnole en 1640 d'un certain « Fulano [machin] de Lechuga », cuisinier sur la *capitana* espagnole, qui se tient ivre mort sur le pont de son navire à insulter la *capitana* ennemie française — dont l'équipage suspecte alors un stratagème des Espagnols pour les inciter à aborder et suppose donc que le navire espagnol cache l'essentiel de ses forces. La *capitana* française reste donc au large, fait demi-tour et renonce à attaquer son équivalent espagnol pourtant en déroute, qui réussit à rentrer à Cadix. « 1640 — Relacion de la batalla de los Galeones de Tierra firme con la Armada de Francia al salir de Cadiz... » Nav. XXIV f°296-297.

³ J. de Escalante de Mendoza, *Itinerario de Navegación*, *op. cit.*, p. 254.

⁴ Le fait que les ennemis s'observent, longuement et de manière assidue, est ainsi particulièrement nette, comme le révèle par exemple John Young sous la forme d'un avertissement aux capitaines de mettre leur navire en position de combat le plus rapidement possible, avant que l'équipage ne soit trop captivé par l'observation de l'ennemi : « Tenez cela de moi, le capitaine John Young : [...] ne repoussez jamais le moment de vous préparer quand vous

Arriver au contact

En effet, il semble bien que la retenue et le délai apportés aux tirs d'artillerie prennent tout leur sens lors que l'on arrive dans les prémisses directes de l'abordage — où vient alors jouer la salve pleine et entière. L'idée commune est ainsi, comme on l'a vu, de retarder au maximum l'usage des armes à feu, pour pouvoir les lâcher d'un coup à très faible distance de l'ennemi et faire ainsi le maximum de dommages — et profiter de la confusion pour réussir l'abordage. Comme l'énonce N. Boteler, il convient ainsi de décharger d'un coup tous les types d'armes à feu, petits ou grands, et de profiter de l'impact :

Tous les petits calibres étant de la même manière [que les grands] prêts à tirer, au moment où vous arriverez bord à bord il vous faudra charger avec élan, de tous côtés, avec toute votre artillerie, grande comme petite ; et ainsi faire entrer vos hommes sur le navire ennemi au milieu de la fumée, chaque groupe à l'endroit le plus propice¹

On ne saurait surestimer l'importance de cet impact, où l'on fait véritablement feu de tout bois, comme le remarquait déjà Alonso de Chaves, et où toutes les armes sont sorties et mobilisées — et où cette furie du premier contact doit se poursuivre autant qu'il est possible :

Dès que les navires se trouvent bord à bord, tout l'équipage doit sortir [de l'entrepont] avec ses armes [...]. Il ne devra cesser de se battre dans toutes les parties du navire et avec tous les types d'armes, combattant ainsi par le fer et par le feu.²

Et de fait, on peut constater une efficacité certaine de ces charges de dernier moment à l'approche de l'abordage. Ainsi, un récit de 1638 fait par le capitaine d'une *capitana* espagnole à son amiral, racontant l'impact avec une flotte hollandaise au large de La Havane, permet de se rendre compte de l'importance de cette séquence — qui peut véritablement déterminer la suite du combat :

L'ennemi arriva fortement résolu, et il assigna à l'assaut de ma *capitana* la sienne, ainsi que trois autres navires. [...] Je peux assurer à votre Grâce que les deux charges que me

voyez l'ennemi approcher, et pressez-vous autant que possible avant d'être trop proches d'eux, car leur aspect risque de captiver vos hommes, et faute de préparation vous serez alors réduits à abandonner le combat, à votre grande honte et discrédit » W. Monson, *Naval Tracts, op. cit.*, vol. IV, p. 223.

¹ N. Boteler, *Dialogues, op. cit.*, p. 299 ; voir aussi John Smith, *A Sea Grammar*, Londres, John Haviland, 1627, p. 61.

² A. de Chaves, *Espejo de navegantes, op. cit.*, p. 383.

donna la *capitana* ennemie furent bien fortes, mais elle en retira deux identiques de ma part, et beaucoup de dommages, en particulier les hommes nombreux qui se tenaient sur le pont. Il me fut tué trois serviteurs, Juan Bayado est au plus mal, et trois autres serviteurs sont bien mal en point. Don Antonio Bazan l'est pareillement, comme le *Maestre de Plata* Gabriel de Morales, le capitaine d'artillerie Fausto Gomez, ainsi que de nombreux hommes — environ cinquante. L'ennemi a provoqué cinq départs de feux sur mon navire, et il a brisé le safran ainsi que l'arbre du gouvernail. En m'abaissant pour saisir une bombe incendiaire, celle-ci a éclaté et m'a blessé au visage et au bras, mais je ne fus pas me faire soigner ni me faire saigner car il m'a semblé qu'ils risquaient de revenir — et j'ai pareillement ordonné à tous de garder leurs postes.¹

Ce récit montre aussi de manière particulièrement évidente la puissance de feu accrue des navires à la fin de la période, mais il éclaire également les dommages que peut faire un tel déchaînement d'artillerie à courte distance — d'autant plus que les coups sont ici répétés sans basculer directement vers l'abordage. Les adversaires peuvent d'ailleurs alors parfois s'en passer : c'est notamment le cas dans le même combat de 1638 pour la *capitana* de la flotte hollandaise selon un autre récit, qui rapporte qu'elle coule à pic sous l'accumulation des bombes incendiaires espagnoles² — projectiles caractéristiques du combat bord à bord.

Diversité des armes

Le moment de l'arrivée bord à bord est en effet le moment de diversité maximale des armes utilisées. Toutes peuvent être convoquées — « de fer comme de feu » comme le formule Alonso de Chaves³, puisque la portée n'est alors plus un problème — les projectiles portant le plus loin comme les boulets ronds⁴ n'étant plus la solution unique. Comme le remarque un traité d'artilleur britannique anonyme du tournant des XVI^e et XVII^e siècles :

Si vous vous trouvez en-deçà [de la portée d'une couleuvrine], alors vous pourrez utiliser dans les canons des *crossbar*, des *langrill* ou de la mitraille, des piques ou des barres de

¹ « 1639 — Copia de una carta que escribio el Padre Fr. Juan Lainez, en que le da cuenta del viaje de los galeones, batalla con pie de palo y otros sucesos... » Nav. XXIV f°268.

² « 1638 — Muerte de Pie de Palo : Segunda relacion y muy copiosa de una carta que envió el Señor Duque de Medinadidonia a la contratación de Sevilla. » Nav. VII f°31.

³ Il désigne ainsi les armes blanches et les armes à feu. A. de Chaves, *Espejo de navegantes*, *op. cit.*, p. 383.

⁴ G.E. Mainwaring (ed.), *The life and works of Sir Henry Mainwaring*, *op. cit.*, vol. II, p.325 cité et traduit en 3.1.1.

fer, ou tout ce qui pourra endommager le plus efficacement le navire ennemi, ses mâts, ses vergues et ses hommes.¹

Mais la diversification des armes va même au-delà des projectiles, puisque comme le remarque le même mémoire, le risque est que si le combat se prolonge, les plus gros canons chauffent trop, et qu'il faille donc les laisser reposer un moment. D'où le recours non seulement aux armes de poing, « nouvelle ligne de défense »², qui ont l'avantage d'être en nombre beaucoup plus élevé ; mais aussi à la diversité des armes et projectiles antipersonnels, laquelle apparaît à peu près sans fin dans les sources du XVI^e siècle. Ainsi, au début de la période, Alonso de Chaves :

À ce moment [du premier contact avec l'ennemi], les hommes qui se trouvent dans les hunes devront jeter les vases qu'ils ont avec eux sur les ennemis ; les uns pleins de poudre et de goudron, avec des mèches enflammées, et les autres pleins de savon et d'huile. Ainsi en jetant ces derniers sur les ennemis, ceux-ci glisseront en marchant sur le pont, tandis que les premiers exploseront et les aveugleront.³

Si le projectile à base de savon et d'huile est ici un *hapax*, jamais trouvé ailleurs (et peut-être propre au tout début de la période), en revanche les projectiles à base de poudre sont nombreux, fréquents et très variés — et apparaissent en quelque sorte comme un chaînon manquant entre les techniques traditionnelles d'abordage, faites de projectiles et de matières inflammables, et l'arrivée de la poudre à canon, à l'efficacité imparfaite pendant longtemps à l'intérieur des pièces d'artillerie, mais qui permet de démultiplier l'efficacité de ces techniques ancestrales⁴. On trouve ainsi un grand nombre de recettes différentes pour les mettre au point, notamment dans les manuels d'artilleurs conservés à la *Bodleian Library* d'Oxford — en particulier celui de Christopher Lad daté de 1587, qui en fournit aussi des illustrations. Par exemple ces « trounckes » (illustration n°34), à l'embout inflammable et projectile composé de

¹ « *Instructions to be given for a sea fight with squadrons of ships* », Rawlinson A 192 f°189. Voir aussi, pour des listes très similaires de projectiles antipersonnels, J.S. Corbett (ed.), *Fighting instructions, 1530-1816*, *op. cit.*, p. 68.

² « *Instructions to be given for a sea fight with squadrons of ships* », Rawlinson A 192 f°190.

³ A. de Chaves, *Espejo de navegantes*, *op. cit.*, p. 383. Cette insistance sur les hunes est caractéristique de la première moitié du XVI^e siècle, voir Philippe de Clèves, « *L'instruction de toutes manières de guerroyer sur mer* » : *étude critique du manuscrit français 1244 de la Bibliothèque nationale de France*, Paris, France, H. Champion, 1997, p. 44-46, 49-51.

⁴ Pour un développement sur cette question, voir Alexandre Jubelin, « L'abordage : une technique en mutation face à l'innovation technologique », *Revue d'histoire maritime*, n°26, à paraître en 2020.

résine, de sulphure, de poudre serpentine et d'huile de lin pour l'essentiel¹, et dans lequel on peut aussi placer une vingtaine de balles afin de s'en servir comme une arme à feu portative.

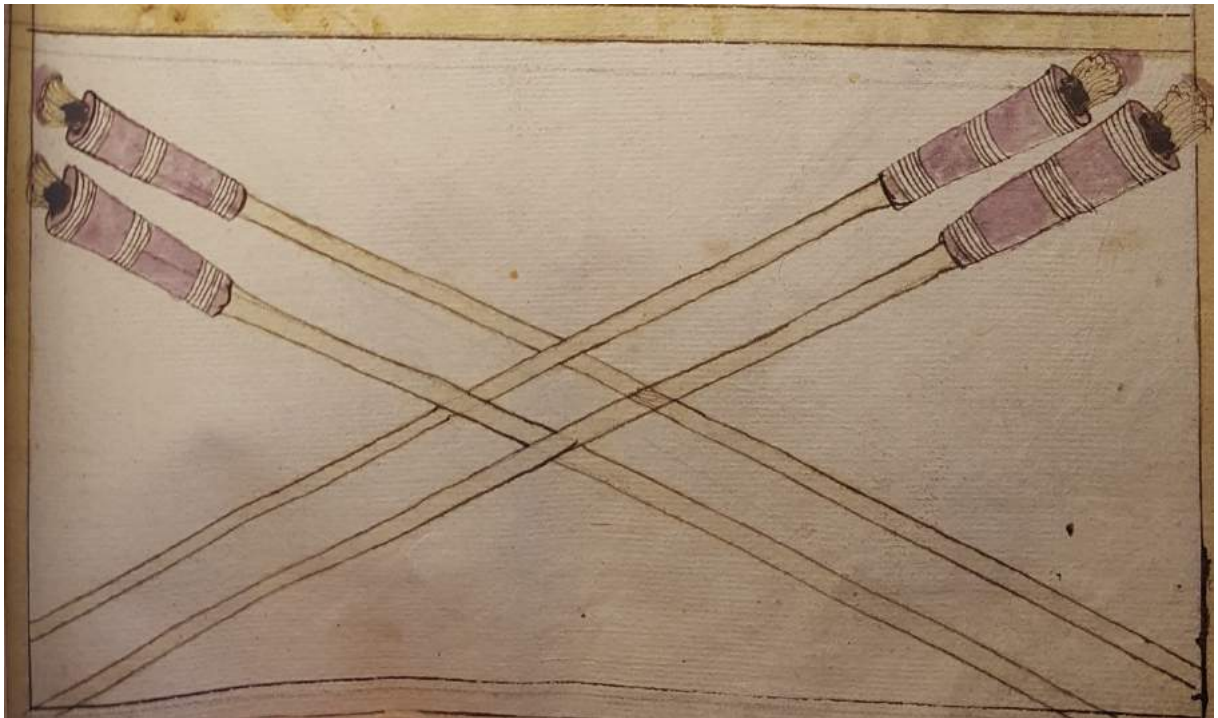


Illustration n°34

Trounckes²

On voit qu'il s'agit de piques ordinaires, à l'extrémité desquelles est rajouté un récipient — lequel contient les substances inflammables. Celui qui manie la pique peut donc jeter l'objet comme un javelot, ou frapper précisément la coque ennemie avec. On peut noter aussi que le principe de la lance incendiaire est présent depuis les débuts de l'artillerie, et on en trouve des traces dans des sources chinoises du XIV^e siècle³

Ou encore ces pots en terre cuite à lancer (illustration n°35) dont il donne la recette intégrale :

Pour faire des pots inflammables à jeter du navire

Prenez un quart de livre de *cornpowder* si votre pot est d'une pinte, et un quart de livre de poudre serpentine, un quart de livre de soufre et un quart de livre d'huile. Mélangez-les ensemble et placez-les dans le pot, couvrez-le de toile, plongez le tout dans de la résine, attachez votre mèche — et voilà qui est fait.⁴

¹ P. de Clèves, *Instruction de toutes les manières de guerroyer, op. cit.*, p. 51.

² Rawlinson A 192, Bodleian Library, Oxford.

³ Emmanuel de Crouy-Chanel, *Canons médiévaux : puissance du feu*, Paris, REMPART, 2010, p.16.

⁴ *Ibid.*, f° 23.



Illustration n°35

Pots¹

On peut constater dans cette recette le mélange entre les produits inflammables habituels (résine et huile), les ingrédients de la poudre à canon non mélangés (le soufre), et la poudre elle-même sous deux formes différentes — afin d'ajouter une propriété explosive au projectile incendiaire lancé sur le pont ennemi². On remarquera que la plupart de ces sources concernant ce type d'engin artificiel sont plutôt datées du début de la période, et dans tous les cas du XVI^e siècle — signe peut-être que l'utilisation de ces projectiles divers décroît au cours de la période³ — et que les sources de la fin de la période renvoient plutôt à des armes de petit et moyen calibre qui semblent tenir la part belle lors du combat bord à bord. Ainsi par exemple Sir Henry Mainwaring qui fait l'éloge des *murderers*, canons de très petit calibre chargés par la culasse et qui servent comme armes antipersonnelles lorsque les navires sont bord à bord⁴ ; ou Nathaniel Boteler, qui recommande dans les années 1630 pour l'abordage le mousquet, la carabine courte et le pistolet⁵ — même si rien ne permet d'affirmer catégoriquement que ces armes disparaissent de la circulation, la mention de bombes incendiaires étant attestée sur des navires espagnols en 1638 comme on l'a vu⁶.

Mais les armes de ce bord à bord ne relèvent pas toujours de l'artillerie — et les armes blanches ont aussi une place éminente dans ce combat rapproché, notamment du fait de la

¹ Rawlinson A 192, Bodleian Library, Oxford.

² Voir aussi W. Monson, *Naval Tracts*, *op. cit.*, vol. IV, p. 225 ; Diego García de Palacio, *Instrucción náutica*, Madrid, Museo Naval, 1993, p. 343.

³ Notons toutefois qu'ils sont tout de même évoqués, mais pêle-mêle et sans détails par Sir Henry Mainwaring dans son *Seaman's Dictionary* composé dans les années 1620.

⁴ G.E. Mainwaring (ed.), *The life and works of Sir Henry Mainwaring*, *op. cit.*, vol. II, p. 189.

⁵ N. Boteler, *Dialogues*, *op. cit.*, p. 261-262.

⁶ Voir *supra*, « 1639 — Copia de una carta que escribió el Padre Fr. Juan Lainez, en que le da cuenta del viaje de los galeones, batalla con pie de palo y otros sucesos... » Nav. XXIV f°268.

difficulté rencontrée pour recharger les armes à feu au début de la période. Ainsi Chaves recommande-t-il d'avoir nombre d'armes blanches¹ sur le navire, et notamment de se munir au moment de l'abordage « de flèches et de pierres [...] et si les ennemis ont l'intention d'entrer sur votre navire, c'est à cela que servent les piques enduites de graisse, afin d'éviter qu'ils ne puissent entrer »². De la même manière, à la fin du XVI^e siècle, un auteur faisant le bilan des armes que l'on doit embarquer à bord d'un navire, remarque que « les arquebuses sont inefficaces en mer » et que « sont indispensables des piques et des boucliers pour le moment de l'abordage »³. Si la première affirmation peut être relativisée, il faut tout de même noter que la difficulté de recharger rapidement une arme à feu en pleine action⁴, comparée à la facilité de maniement d'armes blanches qui demeurent toujours dans les registres des navires⁵ et dans les mentions de blessures⁶, fait de ces dernières des armes de choix. C'est le cas en particulier pour certaines missions spécifiques — notamment lorsqu'il s'agit de pénétrer sur le navire ennemi, où tout rechargement devient presque impossible : ainsi, un tiers des escadrons destinés à pénétrer sur le navire ennemi dans les instructions de Don Fadrique de Toledo de 1624 ne doit avoir aucune arme à feu, pour pouvoir combattre de manière complémentaire des mousquetaires et s'attacher à couper le gréement ennemi⁷.

Après le moment de ce bord à bord — qui est techniquement un abordage⁸ — vient donc ensuite le moment de l'entrée dans le navire ennemi proprement dit, phase de tous les dangers

¹ On compte ainsi des crochets, des dards, des arbalètes, des lances et des piques enduites de graisse, des pierres et des grappins. A. de Chaves, *Espejo de navegantes*, *op. cit.*, p. 228.

² L'idée étant que l'ennemi ne puisse saisir la lance ou la pique efficacement à main nue et l'arracher, sans glisser. *Ibid.*, p. 383.

³ « 1595 — Carta escrita a Juan de Ibarra, por Sebastian de Arancibia en 18 de octubre de 1595, acompañándole un discurso... » Nav. XXIII f°6. On peut souligner l'importance de la pique, qui reste très présente dans les inventaires d'armement des navires, mais aussi dans les représentations iconographiques d'abordage (voir illustration n°37) — de la même manière d'ailleurs qu'elle restera un instrument essentiel de l'infanterie à terre longtemps dans le XVII^e siècle. La pique apparaît ainsi comme un bon outil pour le combat bord à bord, et pour repousser des abordeurs — même si on trouve peu de sources où son usage est directement décrit, à l'exception de Chaves. A. de Chaves, *Espejo de navegantes*, *op. cit.*, p. 228, 283 ; John Albert Lynn, *Giant of the grand siècle: the French army, 1610-1715*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997, p. 456-457 ; A. Hildred (ed.), *Weapons of warre*, *op. cit.*, vol. II, p. 715-718.

⁴ Olivier Chaline, *La bataille de la montagne blanche. 8 novembre 1620 : un mystique chez les guerriers*, Paris, Noesis, 1999, p. 163-164.

⁵ A. Hildred (ed.), *Weapons of warre*, *op. cit.*, vol. II, p. 715-718.

⁶ Ainsi un récit de la bataille du pertuis breton de 1622 mentionne-t-il que le combat du 24 octobre « fut si opiniastreté, que beaucoup des ennemis furent tués à coups de piques par les nostres. » G. Fournier, *Hydrographie*, *op. cit.*, p. 260.

⁷ « 1624 — De las instrucciones y ordenes que distribuyó Don Fadrique de Toledo para la Armada... », Nav. VI f°271.

⁸ Voir « Introduction ».

et de toutes les complications. Ce moment de l'assaut, où il s'agit de passer sur le navire adverse, a précisément fait l'objet de toute une pensée stratégique, notamment focalisée sur ses lieux et ses logiques les plus favorables. Après la longue attente, et la tension infernale d'un feu qui doit être toujours plus retenu avant d'être relâché sur l'ennemi, et après le déchaînement de violence du premier abord, il s'agit désormais d'entrer dans le cœur du combat, lors duquel la décision se fait main à main — que cela représente une entrée dans le navire ennemi ou un combat bord à bord. Phase risquée s'il en est, et qui concrétise une préparation et une pensée tactique particulièrement élaborées.

3.2. Comment aborder

Les navires ennemis étant désormais proches, voire bord à bord, le moment est à l'abordage proprement dit. Nous avons déjà mentionné l'ambiguïté incompressible de ce mot¹, qui peut tant désigner un combat bord contre bord, où chaque équipage reste sur son navire, qu'une entrée dans le navire ennemi. Cette ambivalence n'empêche toutefois pas une réalité commune, qui est celle du combat rapproché : celui où l'on voit son ennemi de près, et où l'on peut le toucher ; où l'action de tuer peut donc recouvrir un éventail immense de moyens, de l'arme blanche à l'engin incendiaire. Comment s'y prendre, alors ? Comment réduire les risques, et augmenter les chances dans un combat où l'issue de la bataille ne se résume pas à la puissance de l'artillerie, mais comprend aussi la capacité à manœuvrer, et à jouer sur les points de faiblesse d'un navire et de son équipage ; où la ruse devient presque aussi importante que la puissance. Comment garder le contrôle sur l'espace de son navire, et parvenir à ébranler celui de l'adversaire, à cette intersection toujours omniprésente entre un paradigme technique du corps-à-corps et de l'arme blanche, et une artillerie de plus en plus efficace et à la puissance destructrice infiniment supérieure ? En un mot, il s'agit ici donc de voir quels sont les verrous du combat, c'est-à-dire la capacité défensive des navires de l'époque, et la capacité des armes et des tactiques du début de l'époque moderne de les faire sauter. En se posant toujours la question au cœur du combat et de ses aspects les plus concrets — c'est-à-dire en ne concevant pas les navires comme des entités abstraites, mais comme des systèmes à la matérialité omniprésente, faits d'objets et d'hommes qui plient et qui cassent, tout en se mouvant dans un milieu aussi incertain qu'une mer soumise au vent et aux vagues.

3.2.1. Lieux et angles

La première de ces dimensions concerne le lieu de l'action : où aborder ? Par où s'y prendre, pour provoquer le combat ? Cette question revient à chercher les points de faiblesse d'un vaisseau construit originellement comme une forteresse², et qui devient de plus en plus une plate-forme pour porter une artillerie qui commande le combat. C'est donc à l'intersection de ces deux préoccupations — la disposition du navire et la localisation de ses armes — que se

¹ Voir « Introduction ».

² Robert Gardiner et Richard W Unger (eds.), *Cogs, Caravels and Galleons. The Sailing Ship 1000-1650*, Londres, Conway Maritime Press, 1994, p. 51-57.

pose la question de l'abordage. Où sont les failles, et comment les exploiter pour pénétrer sur le navire ennemi, ou du moins suffisamment l'affaiblir pour le rendre ? On peut détailler les différentes possibilités, et les logiques qui les sous-tendent selon deux axes : le premier vertical (à quelle hauteur aborder), et le second horizontal (dans quels endroits du navire aborder).

L'axe vertical

Le premier élément à prendre en considération est la hauteur des adversaires au moment de l'assaut — dans la mesure où la position supérieure est une position de puissance relative pour celui qui s'y trouve. Le constat est en effet qu'il est plus facile de lâcher armes et projectiles en contrebas que de les jeter en contrehaut¹. En outre, et dans la perspective d'une entrée dans le navire ennemi, sauter sur un navire plus bas que soi demeure plus aisé que d'escalader un navire plus haut — notamment parce que celui qui s'y risque est exposé moins longtemps au moment de vulnérabilité qu'est le déplacement d'un navire à l'autre, et en position moins ouverte aux armes ennemies. Les récits de combat et d'abordage réussis font ainsi apparaître à peu près systématiquement l'action de « sauter » sur le navire ennemi — alors que l'action de grimper ou d'escalader n'apparaît à peu près jamais². Comme le remarque William Bourne, cette différence de hauteur constitue donc l'une des données fondamentales du rapport de force qui préside à l'abordage — et l'un des éléments qui permettent sa réussite :

Si votre navire est plus haut que l'autre, il vous suffit de choisir l'endroit le plus favorable pour aborder, c'est-à-dire l'endroit où s'y trouve le moins de monde pour défendre le navire, et où vos hommes entrèrent avec le plus de facilité. Si en revanche l'autre navire est plus

¹ Comme le remarque Ian Friel au sujet du combat naval au XVe siècle, « [Dans les abordages, le navire le plus grand avait généralement un avantage sur un adversaire plus petit car il possédait normalement un équipage plus nombreux, pouvait jeter des projectiles sur le pont ennemi, et son bord plus élevé rendait toute tentative d'abordage une lutte inégale [*literally an uphill struggle*] ». Ian Friel, « The Carrack: The Advent of the Full Rigged Ship » dans Robert Gardiner et Richard W Unger (eds.), *Cogs, Caravels and Galleons. The Sailing Ship 1000-1650*, Londres, Conway Maritime Press, 1994, p. 87.

On voit ainsi notamment au début de la période une grande attention à l'armement des hunes, à partir desquelles il est possible de jeter facilement des projectiles sur l'adversaire. Philippe de Clèves, « *L'instruction de toutes manières de guerroyer sur mer* » : étude critique du manuscrit français 1244 de la Bibliothèque nationale de France, Paris, France, H. Champion, 1997, p. 44-46, 50-51 ; Auguste Jal, *Documents inédits sur l'histoire de la marine au XVIe siècle (manuscrits nos 9649-3, 7972-8, et 7168-33-A de la Bibliothèque royale)*; publiés et annotés, Paris, Imprimerie royale, 1842, p. 43. Voir aussi « El Capitan Inigo de Lecoya sobre cosas tocantes al servicio de Vuestra Majestad », AGI Gobierno Indiferente legajo 2673.

² Voir par exemple « Relacion de los servicios del capitan Domingo Diego » AGI Gobierno indiferente 1859 ; « 1621 — Viaje y suceso de los caravelones y galeones de la guarda de Cartagena de las Indias y su costa... », Nav. VI f°48 ; « 1624 — De las instrucciones y ordenes que destribuyó Don Fadrigue de Toledo para la Armada... », Nav. VI f°271 ; « Carta que escribió Estavan de las Alas sobre el suceso del Armada de Galeones... » Nav. XXII f°11.

haut de bord, il faut d'abord l'aborder, puis entrer par les *haubans**, soit ceux du mat d'avant, soit ceux du mât principal.¹

Les haubans s'étirant depuis le haut des mâts jusqu'à la moitié de la coque environ, ils constituent effectivement une échelle de corde permettant une entrée sur le navire adverse².

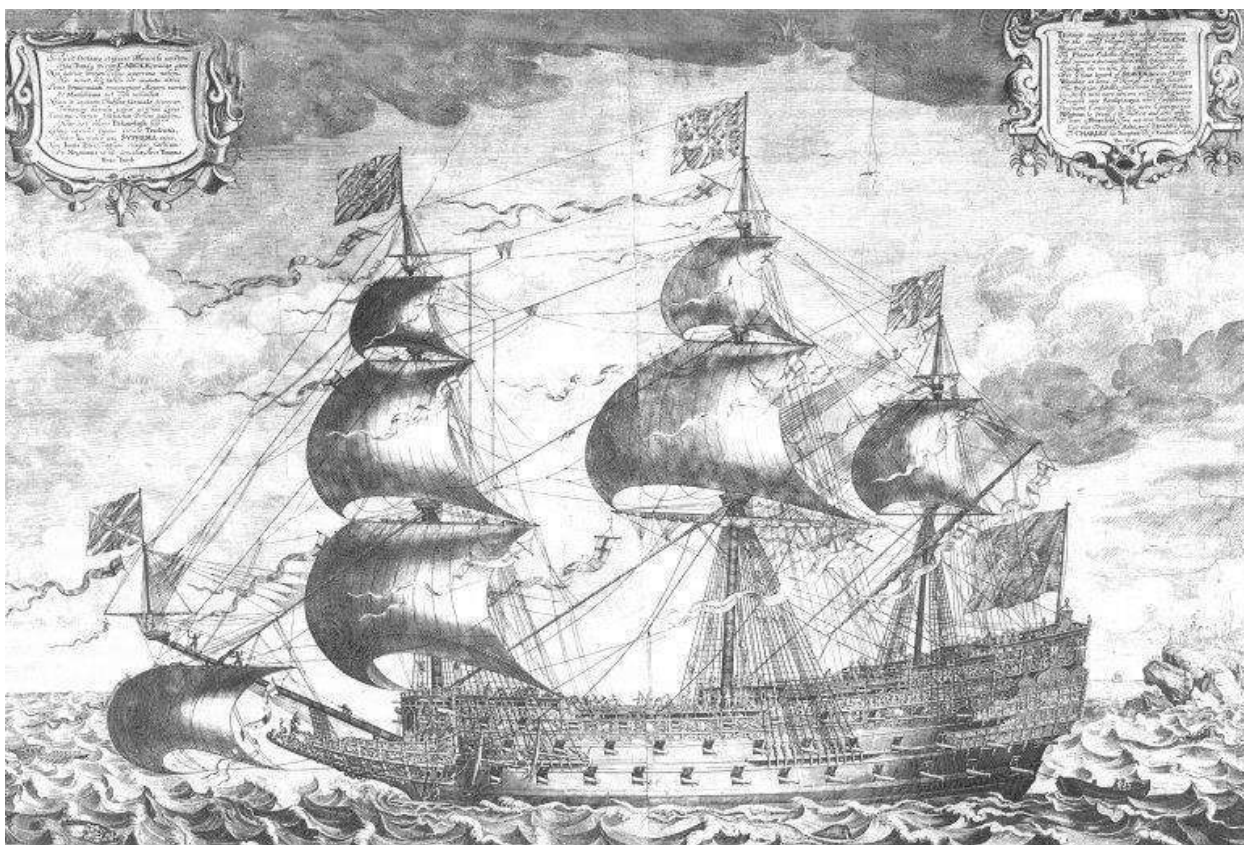


Illustration n°13
Le *Sovereign of the Seas* peu après son lancement
Gravure par J. Payne³

On aperçoit ici l'importance du haubanage, qui relie les mâts avec le milieu de la coque environ — et qui fournit donc une échelle permettant d'entrer dans le navire pour les assaillants.

* Les *haubans* sont les éléments de gréement qui tiennent les mâts verticaux : des cordages solides qui relient différents endroits du mât et les bords du navire, et fournissent au passage des échelles et des points d'appui pour monter dans la mâture.

¹ William Bourne, *Inventions or devises, very necessary for all generalles and captaines, or leaders of men, as wel by sea as by land*, Londres, Th. Woodcock, 1578, p. 4.

² Smith préconise aussi d'entrer essentiellement par les haubans : John Smith, *An Accidence for the sea. Very necessary for all young sea-men, or those that are desirous to goe to sea, briefly shewing the phrases, offices and words of command, belonging to the building, rigging, and sayling a man of warre; and how to manage a navy and fight at sea. Together with the charge and duty of every officer, and their shares. Also the names, weight, charge, shot, and powder, of all sorts of great ordnance. With the use of the petty tally*, Londres, 1626, p. 25 ; voir aussi G. E. Manwaring (ed.), *The life and works of Sir Henry Mainwaring*, op. cit., vol. II, p. 101.

³ B. Lavery, *The ship of the line*, op. cit., p. 17.

Néanmoins, la position inférieure impose non seulement une escalade, mais aussi une restriction quant aux lieux qui pourront être choisis pour l'abordage puisque celui-ci sera conditionné à la présence des haubans — donc à deux ou trois endroits du navire. Il résulte de tout cela une situation globalement intimidante pour des abordeurs placés plus bas que leurs adversaires, comme le remarque en 1581 Don Cristobal de Barros, se plaignant des petits galions que le roi vient de lui ordonner de construire¹ :

Les navires destinés à faire la guerre doivent être forts, rapides, et fabriqués avec beaucoup de solidité. Pour qu'ils soient forts, ils doivent être grands, afin qu'ils puissent porter beaucoup d'hommes et de l'artillerie lourde, et afin que lorsqu'ils affronteront des navires plus petits, en combattant depuis une position de hauteur, il puissent les faire se rendre avec facilité [...]. Les petits navires, à moins qu'ils ne soient en grand nombre, n'osent pas s'approcher des ennemis. Et s'ils se trouvent abordés, les équipages n'osent pas monter sur le navire plus grand, ce qui s'est vu en bien des occasions.²

En ce sens, la hauteur sur l'eau détermine donc largement les contours du combat et de l'abordage, ce qui était déjà visible dans les perceptions des rapports de force à l'approche du combat³. Si combattre en hauteur offre donc le choix, et une certaine facilité à pénétrer sur le navire ennemi⁴, à l'inverse la position inférieure limite fortement l'éventail des possibilités au moment de l'abordage. Aussi faut-il à présent détailler ces options, et les possibilités d'entrée qu'offre un navire du début de l'époque moderne.

L'axe horizontal

Plus subtile est la décision de l'endroit précis où attaquer le navire ennemi. Le premier réflexe, l'endroit le plus logique *a priori*, pourrait apparaître comme le travers du navire, qui présente une certaine stabilité une fois les navires accrochés, et une grande surface de passage possible. De fait, c'est de cette manière que beaucoup d'abordages étaient menés au début du XVI^e siècle, les combattants pouvant pénétrer relativement facilement dans la partie basse du milieu du navire (la « belle »), où ils se trouvent alors à combattre les défenseurs retranchés de

¹ On lui demande en effet de construire huit galions sur les plans de ceux que Pero Menendez de Aviles avait construits en 1568 en Biscaye. Carla Rahn Phillips, *Six galleons for the king of Spain: imperial defense in the early seventeenth century*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1986, p. 29. Voir 1.1.1.

² « Don Christobal de Barros a SM — 21 mars 1581 », AGI Indiferente, legajo 2661.

³ Voir 2.1.1. et 2.2.2.

⁴ Ce qui n'empêche pas la possibilité forte de pièges, notamment autour de l'utilisation de la jareta. Voir 2.1.3.

part et d'autre dans les châteaux avant et arrière du navire — dans un véritable « piège pour les abordeurs »¹.

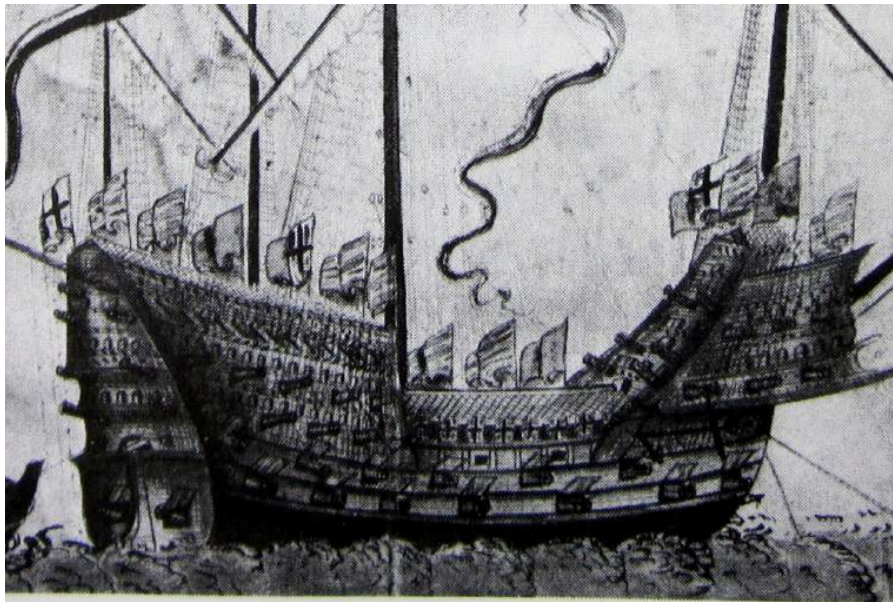


Illustration n°24

Le Henry Grace a Dieu — détail des « Anthony's Roll » - 1546²

On voit ainsi qu'en comparaison du château avant et du château arrière placés en hauteur, le milieu du navire présente une facilité d'entrée bien supérieure — malgré les défenses qui y sont déployées. Par la suite, une fois entrés, les assaillants doivent encore faire face aux châteaux avant et arrière, dont le retranchement permet une longue résistance.

Ce passage par le travers présuppose toutefois que l'abordage fasse l'objet d'un consensus : il faut que les navires se rapprochent et se mettent bord à bord pour permettre un tel passage, c'est-à-dire qu'aucun des adversaires ne cherche véritablement à tirer avantage de l'angle auquel les navires se rencontrent — comme si le combat était une réplique sur l'eau d'un combat à terre, où il s'agirait d'arriver au contact de l'ennemi de la manière la plus solide possible. Or plusieurs éléments dans l'évolution des navires viennent progressivement s'opposer à cette pratique : tout d'abord le dessin des bâtiments, qui tend de plus en plus à égaliser le pont sur un seul niveau (« *flush-deck* ») — et donc à supprimer le point d'arrivée facile sur le navire abordé

¹ A. Jal, *Documents inédits sur l'histoire de la marine au XVIe siècle (manuscrits nos 9649-3, 7972-8, et 7168-33-A de la Bibliothèque royale)*; publiés et annotés, *op. cit.*, p. 81 ; voir aussi Brian Lavery, *The ship of the line*, Londres, Conway maritime press, 1983, p. 13 ; et Carla Rahn Phillips, « The Caravel and the Galleon » dans Robert Gardiner et Richard W Unger (eds.), *Cogs, Caravels and Galleons. The Sailing Ship 1000-1650*, Londres, Conway Maritime Press, 1994, p. 99.

² Reproduit dans B. Lavery, *The ship of the line*, *op. cit.*, p. 10.

que représente la belle¹. Mais aussi la concentration progressive de l'artillerie sur les bords², qui en fait rapidement les lieux les plus dangereux à attaquer de front — comme le remarque dès le début du XVI^e siècle Philippe de Clèves, conseillant d'éviter ce travers car « *l'artillerye est des costés des navires, qui doibt estre la meilleure* »³ — conseil prolongé un siècle plus tard par Sir William Monson, qui remarque que l'abordage doit être décidé « en accord avec le placement de l'artillerie ennemie »⁴ — c'est-à-dire loin de la concentration des canons sur les côtés. Un dernier élément d'importance croissante est enfin le bombement des coques des navires, que l'on peut apercevoir sur les plans d'époque⁵ — créant ainsi matériellement un écart entre les deux ponts, ce qui augmente le risque de chute au moment de sauter de l'un vers l'autre⁶.

¹ Voir 1.1.1.

² N. A. M. Rodger, « The Development of Broadside Gunnery, 1450-1650 », *Mariner's Mirror*, août 1996, vol. 82, n° 3, p. 301-324. Voir aussi 1.1.3.

³ P. de Clèves, *Instruction de toutes les manières de guerroyer, op. cit.*, p. 53.

⁴ W. Monson, *Naval Tracts, op. cit.*, vol. IV, p. 90.

⁵ Diego García de Palacio, *Instrucción náutica*, Madrid, Museo Naval, 1993, p. 97.

⁶ D'où la nécessité d'assurer très fermement, et en plusieurs points la liaison entre les navires selon Garcia de Palacio. *Ibid.*, p. 337.

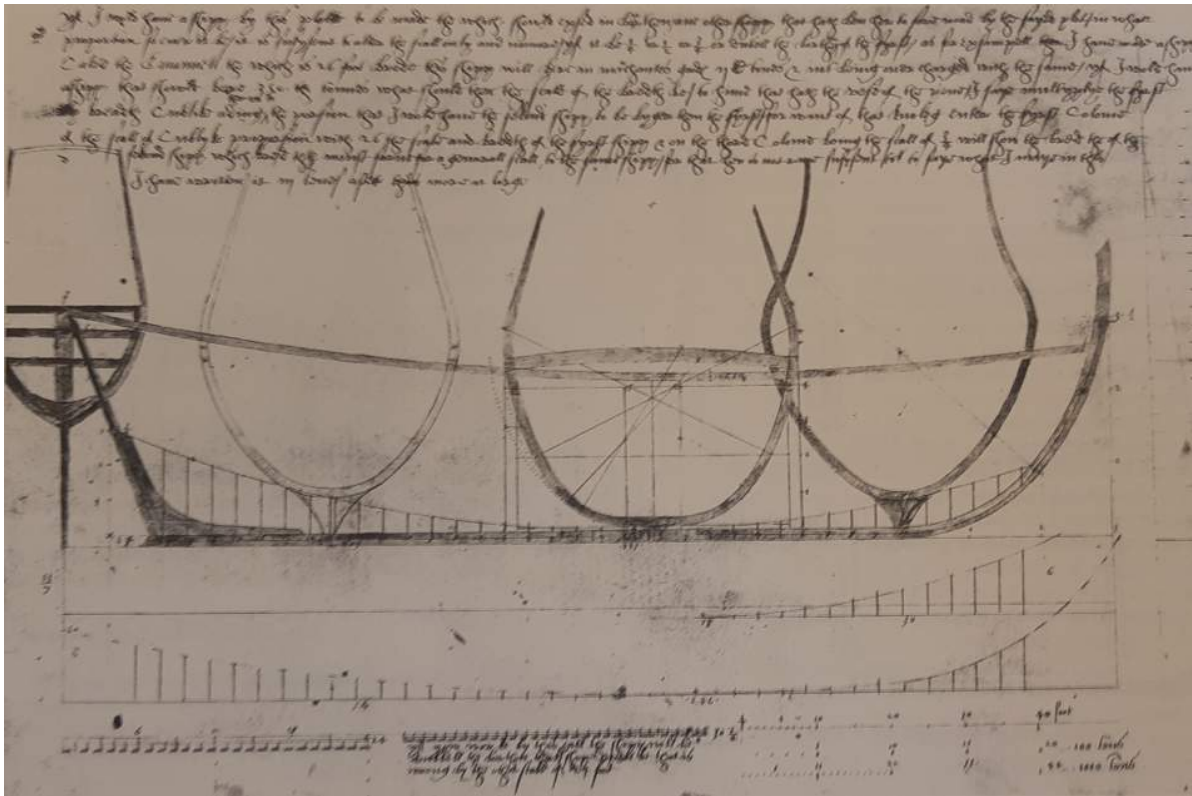


Illustration n°36

Dessin de coques sur le carnet d'un constructeur de navires connu comme le « *Fragments of Ancient English Shipwrightry* »¹

On remarque à travers la juxtaposition des coques le bombement du navire, qui a pour conséquence de laisser un écart entre les parties supérieures de deux coques mises bord à bord.

Il convient dès lors de posséder des alternatives au simple bord à bord, afin de pouvoir trouver un endroit favorable où pénétrer sur le navire ennemi, tout en demeurant relativement protégé de l'artillerie ennemie.

L'action la plus efficace, qui permet de parvenir à l'abordage de manière à peu près assurée, est la plus directe : il s'agit simplement d'enfoncer sa proue dans le navire ennemi. Cette manœuvre permet en effet de manier son propre navire en route de collision directe, en visant l'ennemi, plutôt que chercher à rapprocher les angles des deux navires — approche dont l'avantage est de fournir une certaine assurance que les deux bâtiments se rencontreront. Ainsi en 1579, un capitaine espagnol provoqué verbalement par son adversaire français, et désirant absolument venir à un dénouement au corps à corps, commande-t-il à son pilote de s'assurer un abordage, ce qui débouche sur cette manœuvre :

¹ John E. Dotson, « Treatises on Shipbuilding Before 1650 » dans Robert Gardiner et Richard W Unger (eds.), *Cogs, Caravels and Galleons. The Sailing Ship 1000-1650*, Londres, Conway Maritime Press, 1994, p. 166.

Revenant vers son pilote en criant, il lui dit : pilote, aborde-moi ce navire d'ici une heure, ou sinon je te ferai perdre la vie. Et il en fut ainsi, moins d'une heure après avoir manœuvré les voiles : le pilote tenait son *beaupré** coincé entre le mât d'avant et le mât principal de la *capitana* française¹.

Le mât de beaupré sert ainsi en quelque sorte d'éperon pour coincer et maintenir l'adversaire — et il semble même qu'il ait existé un outil particulier pour accrocher l'ennemi par le beaupré² — mais aussi de passerelle pour faire passer les hommes sur le navire ennemi³. C'est ainsi la disposition principale que l'on retrouve entre la plupart des navires abordés représentés par C. Claesz van Wieringen dans son tableau de la bataille de Gibraltar de 1607.

* Le *beaupré* est le mât situé à l'avant du navire, dans la continuité de la proue.

¹ Cette citation permet aussi d'entrevoir la temporalité et les difficultés de l'exercice d'abordage — une heure paraissant ici un délai d'ultimatum pressant. « 1589 — Relación de lo que há sucedido á las galeras de España... », Nav. V f°242. On peut par ailleurs mentionner que c'est l'opération réalisée en 1592 par les navires anglais attaquant la caraque portugaise *Madre de Dios*, mais n'arrivant pas dans un premier temps à s'y maintenir : le pilote de la flotte témoigne ainsi « J'ai dit au Capitaine Crosse que si [le navire ennemi] n'était pas abordé autour de son beaupré, elle nous glisserait entre les mains en dépit de la flotte que nous avons » — faisant donc de l'intrication du beaupré la garantie d'aborder solidement le navire ennemi. John Knox Laughton (ed.), *The naval miscellany*, Londres, Navy Records Society, 1902, vol. II, p. 117.

² On trouve ainsi dans l'*Espejo de navegantes* d'Alonso de Chaves une consigne donnée à l'équipage posté à la proue de « préparer le grappin [*aferrador*] du beaupré pour le jeter sur le navire ennemi lorsque le moment sera venu ». Cela est confirmé par García de Palacio, qui souhaite lui un grappin à l'avant et un grappin à l'arrière. Alonso de Chaves, *Quatri partitu en cosmografía práctica, y por otro nombre Espejo de Navegantes*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1983, p. 381 ; D. García de Palacio, *Instrucción náutica, op. cit.*, p. 337.

³ Voir aussi la bataille des Açores de 1582, ainsi un combat hispano-hollandais de 1638 proche de Cuba, où le mode opératoire est exactement le même. Cesáreo Fernández Duro, *La conquista de las Azores en 1583*, Madrid, Espagne, 1886, p. 286. « 1638 — Relación que D. Carlos de Ibarra envió de la Mar... », Nav. VII f°18. Voir aussi Nathaniel Boteler, *Boteler's Dialogues*, Londres, Navy Records Society, 1929, p. 299 ; John Smith, *A Sea Grammar*, Londres, John Haviland, 1627, p. 57.



Illustration n°37

C. Claesz van Wieringen, La bataille de Gibraltar (1622) - détail

Musée maritime d'Amsterdam

On remarque l'enchevêtrement de navires sur la partie gauche du tableau, ceux-ci étant disposés pour la plupart de manière orthogonale : ainsi le navire hollandais à l'avant du second plan dont la proue est solidement plantée dans un navire espagnol

L'opération n'est toutefois pas sans dangers : tout d'abord les risques inhérents au choc, lequel peut fortement endommager les deux navires, voire les mettre en péril de sombrer. Surtout, dans la mesure où la tendance est au rassemblement des canons sur les bords des navires, le risque est de se trouver sous le feu de la bordée ennemie, si c'est là que l'on plante sa proue. Ainsi Sir Henry Mainwaring souligne-t-il les dangers de l'opération, et recommande-t-il en conséquence de faire plutôt en sorte que ce soit la proue de l'ennemi qui vienne s'encastrer dans le navire :

Le meilleur endroit d'abordage pour entrer sur le navire ennemi est, si vous le pouvez, par sa proue, car vous pourrez alors faire promptement jouer toute votre bordée¹.

¹ G.E. Manwaring (ed.), *The life and works of Sir Henry Mainwaring, op. cit.*, vol. II, p. 101. Mainwaring remarque également que la tendance à amener la proue dans le combat est surtout propre aux navires de guerre, plus qu'aux navires marchands qui tendent eux à présenter leur poupe. Pour une application en combat, voir la prise de la *Madre de Dios*, J.K. Laughton (ed.), *The naval miscellany, op. cit.*, vol. II, p. 116.

Dans tous les cas, et bien qu'elle constitue le moyen le plus assuré de parvenir à un rapprochement des navires et à un abordage, cette disposition demeure mécaniquement éphémère faute de points d'ancrage pour la maintenir, les navires ayant tendance à se redresser et à se mettre bord à bord dans un sens parallèle à la houle, notamment si la mer est formée¹.

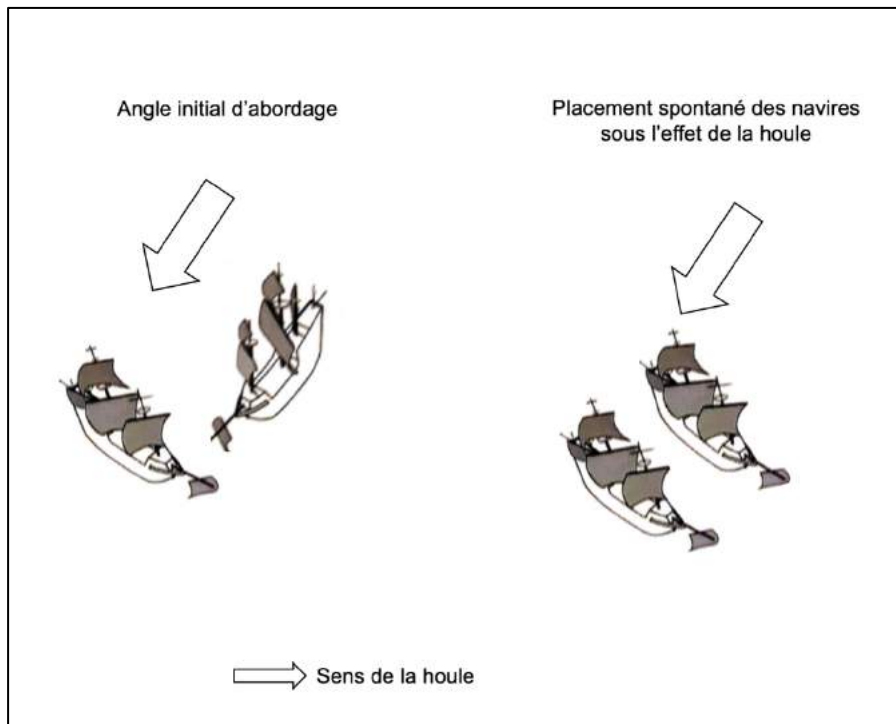


Figure n°10. Rapprochement de deux navires bord à bord sous l'effet de la houle

Un navire ayant spontanément tendance à se mettre en sens parallèle à la houle, deux navires qui s'abordent perpendiculairement tendront à se redresser et à se placer tous les deux parallèlement aux vagues.

C'est donc souvent à des angles proches du bord à bord que la plupart des abordages se déroulent — et le choix précis des points de passage en est d'autant plus important. Ceux-ci se comprennent avant tout du fait de la disposition du navire, et en particulier de deux éléments centraux que sont la hauteur du pont et le placement des pièces d'artillerie. Le point le plus favorable pour la plupart des auteurs semble ainsi être l'écubier (*hawse* en anglais²), c'est-à-dire les points de part et d'autre de l'étrave où passent les câbles retenant les ancres³, comme le remarque John Smith :

¹ Voir par exemple la prise de la caraque *Cinque chagas* par trois navires anglais en 1593. R. Hakluyt, *Principal navigations*, *op. cit.*, vol. VII, p. 123.

² Auguste Jal, *Glossaire nautique : répertoire polyglotte de termes de marine anciens et modernes*, Paris, 1848, p. 615.

³ G.E. Manwaring (ed.), *The life and works of Sir Henry Mainwaring*, *op. cit.*, vol. II, p. 161.

Le plus grand avantage que vous puissiez avoir en termes d'artillerie est d'aborder par l'écubier, car vous pourrez alors utiliser toute l'artillerie que vous concentrez sur un bord, tandis que l'ennemi ne pourra avoir que celle qu'il a sur sa proue.¹

En effet, ce point relativement bas (en l'absence de château avant) est aussi assez proche de l'étrave pour ne plus comporter la même densité de canons que le travers du navire.

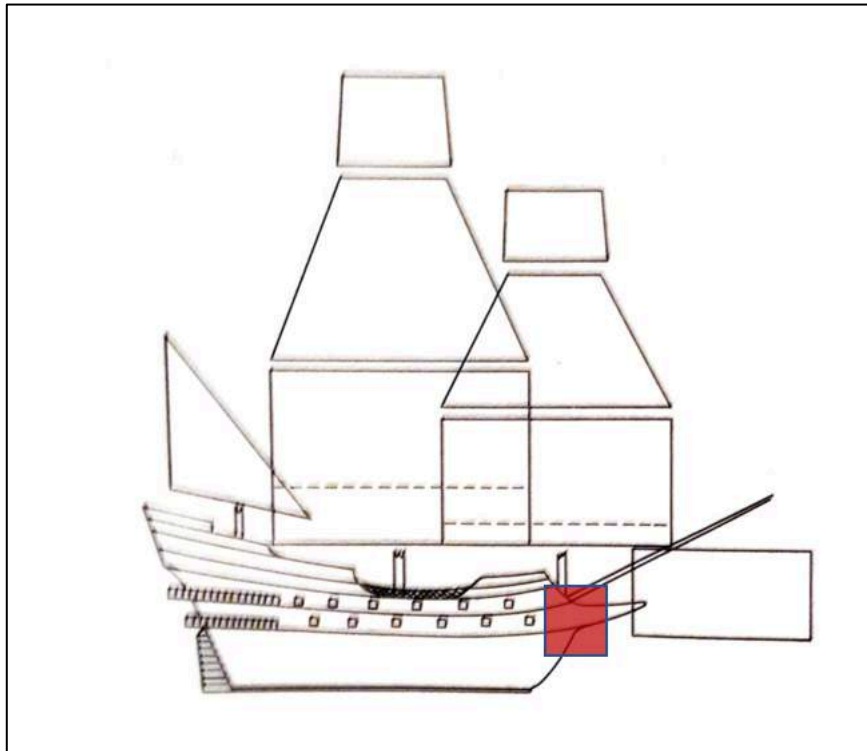


Illustration n°38

Localisation de l'écubier sur un galion du XVII^e siècle²

Ainsi, la reconstitution des angles de tir permis par le placement des différentes pièces d'artillerie, accomplie dans le cadre de la fouille de la *Mary Rose*, montre qu'il s'agit là d'un angle mort relatif pour les pièces principales, qui ne peuvent que difficilement tirer dans cet intervalle — et en tant que tel un point favorable pour se tenir à l'abri des canons ennemis tout en montant sur le navire adverse³. Aborder par l'écubier, en y collant son travers, permet donc de limiter le nombre de canons ennemis auxquels on est exposé, tout en pouvant déployer sa

¹ J. Smith, *A Sea Grammar*, *op. cit.*, p. 57.

² Schéma adapté de C.R. Phillips, *Six galleons for the king of Spain*, *op. cit.*, p. 62.

³ A. Hildred (ed.), *Weapons of warre*, *op. cit.*, vol. II, p. 919.

propre bordée pour préparer l'abordage en balayant le pont adverse autour du point d'attaque. Enfin, le fait de ne pas se situer exactement sur la proue mais sur l'un des bords du navire permet d'allonger la surface du navire ennemi avec laquelle le vaisseau sera en contact, et donc d'élargir le point de passage — afin d'éviter l'effet « goulet d'étranglement » qui résulterait d'un passage par le beaupré uniquement¹.

¹ On trouve celui-ci dans le combat de 1579 précédemment évoqué, où seuls trois soldats espagnols arrivent à passer sur le navire français, où ils sont reçus à coups de piques, ne peuvent avoir de renfort, et doivent donc rebrousser chemin au cœur de la nuit. « 1579 — Relacion delo sucedido a la parte del Armada de Su Magestad de la guarda delas Indias... » Nav. XXII f°242.

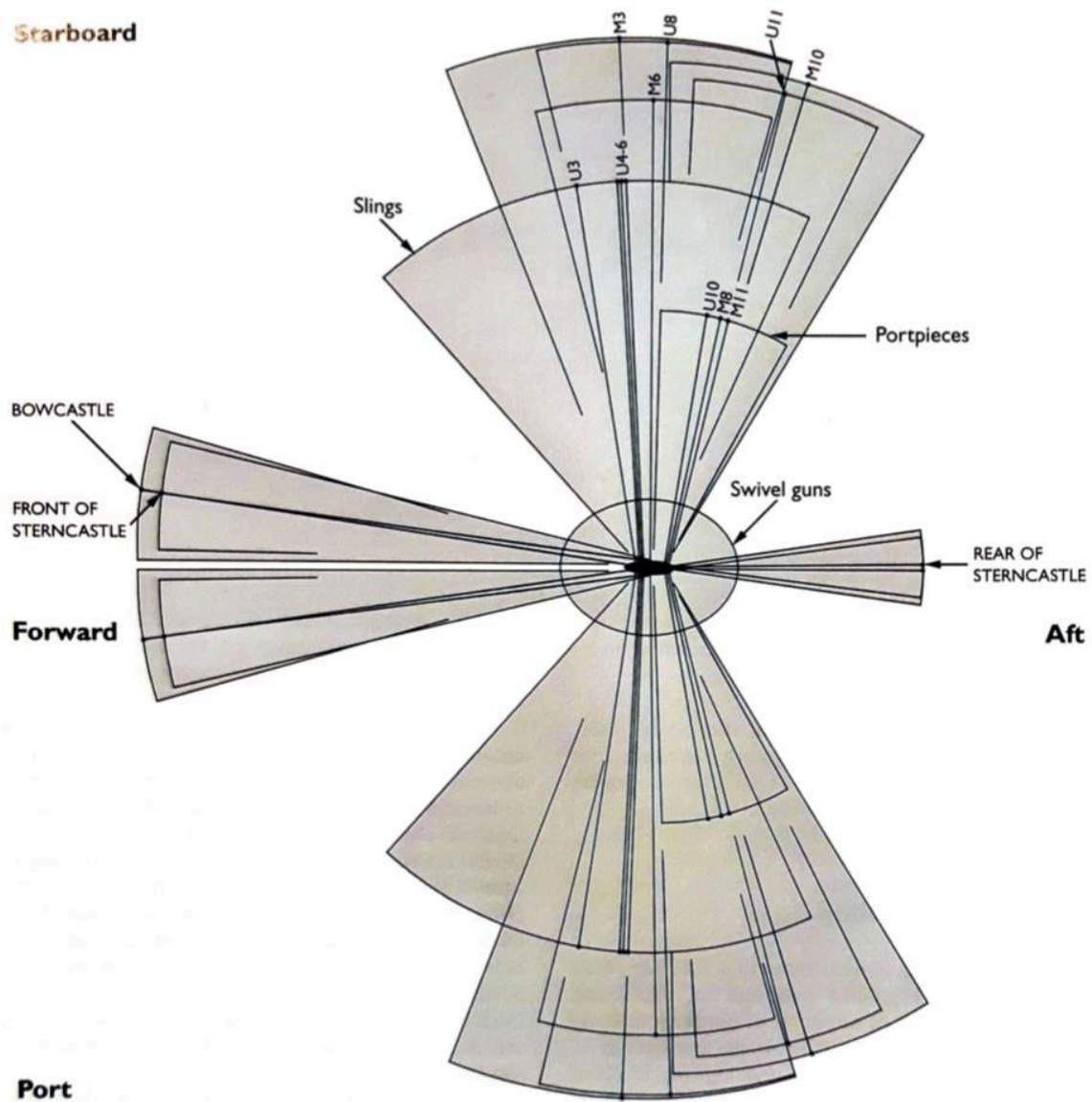


Illustration n°39

Reconstitution des différents angles de tir permis par le placement des canons de la *Mary Rose* en 1545¹

Notions les relatives zones blanches situées aux trois quarts avant et arrière du navire.

¹ A. Hildred (ed.), *Weapons of warre, op. cit.*, vol. II, p. 919.

Mais si l'écubier est un point favorable pour l'abordage, et dès lors farouchement défendu sur le navire¹, il en est d'autres qu'il faut éviter. Ainsi, l'un des endroits les moins propices pour passer sur un navire ennemi semble être le *quarter*, c'est-à-dire le côté du château arrière. Comme le résume Sir Henry Mainwaring :

Le *quarter* est un mauvais endroit pour aborder, car c'est là que les hommes peuvent le moins facilement entrer, du fait qu'il s'agit de la partie la plus haute de la coque du navire, et qu'on n'y trouve que les haubans du mât de misaine pour entrer. De plus, c'est là que les navires ont le plus de feu [en armes légères], et les hommes qui arriveront là ne pourront pas faire grand-chose d'utile, et seront facilement repoussés avec des *murderers*² tirés depuis les abris.³

On peut en effet constater une difficulté certaine à pénétrer par le château arrière, celui-ci étant la partie la plus élevée du navire — en particulier après la disparition du château avant. Si le *quarter* n'est pas forcément la partie la plus dense en pièces d'artillerie comme le montre l'illustration n°39, il s'agit toutefois d'un des lieux où l'on trouve le plus d'équipage, puisqu'il fournit l'un des seuls retranchements naturels sur un navire à *flush-deck*⁴. C'est aussi l'un des endroits les plus difficiles — car les plus hauts — à escalader, ce qui pose des problèmes directs pour des assaillants placés sur un navire plus bas sur l'eau, comme s'en rend compte l'équipage d'une galère espagnole aux Antilles qui tente d'aborder un navire anglais en 1591, précisément parce qu'ils possèdent plus de canons à la proue que le navire anglais sur son *quarter* :

Ils nous traitèrent alors de chiens anglais, et arrivèrent sur notre *quarter* tribord ; et en tirant de cinq pièces qu'ils avaient à leur proue, ils essayèrent de nous aborder — mais nous leur fîmes tant sentir nos mousquets, que nous les repoussâmes de notre *quarter*.⁵

Si le *quarter* est d'un accès malaisé, on y trouve pourtant au moins les haubans du mât de misaine comme on l'a vu, qui fournissent une prise pour grimper à bord du navire ennemi⁶. Ce

¹ William Bourne recommande ainsi de laisser traîner une ancre dans l'eau face à un abordage à cet endroit, afin qu'elle endommage la coque de l'ennemi par l'action de la houle. W. Bourne, *Inventions or devises, op. cit.*, p. 5.

² Il s'agit ici d'un terme générique pour la plupart des armes antipersonnelles.

³ G.E. Manwaring (ed.), *The life and works of Sir Henry Mainwaring, op. cit.*, vol. II, p. 101 ; voir aussi J. Smith, *A Sea Grammar, op. cit.*, p. 57 qui reprend ces conseils mot pour mot.

⁴ On peut noter que c'est aussi là que se trouve souvent le capitaine avec un escadron, prêt à aller porter secours en cas de besoin N. Boteler, *Dialogues, op. cit.*, p. 295.

⁵ « A relation of a memorable fight made the 13. of June 1591. against certaine Spanish ships & gallies in the West Indies, by 3 ships of the honorable sir George Carey » R. Hakluyt, *Principal navigations, op. cit.*, vol. X, p. 181.

⁶ G.E. Manwaring (ed.), *The life and works of Sir Henry Mainwaring, op. cit.*, vol. II, p. 247.

n'est pas le cas dans un endroit proche mais plus défavorable encore, qui est la poupe du navire. Bien qu'elle soit relativement peu armée en pièces d'artillerie¹, sa hauteur rend difficile toute opération d'escalade, et sa disposition massive ne permet pas de point d'entrée facile. Dès lors, une option défensive en cas de situation d'abordage défavorable — par exemple dans le cas d'un navire marchand qui doit se défendre² — est de présenter la poupe du navire face à toute tentative d'abordage, comme le résume N. Boteler :

Il faut garder votre poupe dans sa direction, quand l'ennemi tente un abordage, et ne jamais lui permettre d'approcher le côté du navire. Il est hors de doute qu'il faut procéder ainsi, tant que vous en avez la place, en vous orientant en direction contraire de l'ennemi en permanence. Ainsi, s'il tente encore de vous aborder, vous pourrez le forcer à faire passer ses hommes par-dessus votre poupe, où ils seront forcés d'escalader avec peine depuis leur beaupré³, ce qui sera si difficile à accomplir que dix de vos hommes devraient suffire à repousser cinq fois plus des leurs, en raison de la hauteur et de l'étroitesse du passage.⁴

On le voit, les lieux et les angles ont donc une importance réelle, et constituent un point récurrent des conseils et instructions pour mener à bien un abordage. Pour autant, tout combat reste un duel tactique entre deux adversaires, et aborder en un endroit défavorable n'est pas en soi rédhibitoire, si c'est là que le navire attaqué concentre le moins de monde. Autrement dit, il convient de garder en tête que cette disposition, et que cette dimension matérielle ne surdétermine pas les contours du combat, mais les oriente seulement : on constate ainsi des abordages couronnés de succès en passant par la poupe : c'est par exemple le cas lors de la bataille des Açores de 1582, où le navire amiral français abordé par trois vaisseaux espagnols différents ne demeure ouvert que sur son château arrière, où les Espagnols parviennent à faire passer des soldats⁵.

On voit donc que loin de règles générales s'appliquant au point d'abordage, que certains auteurs ont tenté de tirer d'ouvrages théoriques⁶, la réalité varie fortement en fonction du

¹ Voir Illustration n°39.

² *Ibid.*, vol. II, p. 131.

³ On peut s'interroger sur la nécessité pour les ennemis de passer par le beaupré plutôt que par le travers du navire — mais on peut supposer que le beaupré permet d'arriver plus haut sur la poupe du navire, et ainsi de limiter la hauteur à escalader.

⁴ N. Boteler, *Dialogues*, *op. cit.*, p. 305-306.

⁵ C. Fernández Duro, *La conquista de las Azores en 1583*, *op. cit.*, p. 286.

⁶ Voir notamment Michel Daeffler, *Formes de carène et navires de combat: l'invention du vaisseau de ligne en Angleterre (1560-1642)*, Caen, France, Centre de recherche d'histoire quantitative, 2004, 574 p.

contexte. Si la disposition du navire peut offrir des voies d'entrée plus ou moins favorables, l'exploitation qui peut en être faite reste dépendante des conditions, du rapport de force, et surtout de l'opportunité qui est offerte par l'adversaire. La décision du point d'abordage reste ainsi toujours une variable arrêtée à la dernière minute, sous la responsabilité du capitaine, qui jauge les forces en présence, la disposition du navire et de l'équipage ennemi, et cherche en conséquence à en tirer le meilleur avantage¹.

¹ « *He is to observe and foresee when he comes up to the enemies ship whether it be vantagous for him to fight in the sterne, the quarter or the broad side, or go board her, and there to ply his ordinance, and small shot and to pursue his fight accordingly* » Rawlinson A 192, f°190. Voir aussi P. de Clèves, *Instruction de toutes les manières de guerroyer*, *op. cit.*, p. 53 ; W. Monson, *Naval Tracts*, *op. cit.*, vol. IV, p. 90.

3.2.2. Prendre pied sur le pont ennemi

Une fois le point de contact établi, il s'agit désormais de poser la question la plus concrète qui soit, pour cet abordage pris dans son sens strict : que faire ? En particulier, comment trouver une brèche dans le dispositif défensif de l'ennemi, puis l'exploiter ? C'est-à-dire comment éviter les principaux risques et dangers que présente l'idée même de sauter sur un navire adverse ? Puis, si l'on a réussi à passer sans tomber à l'eau, par exemple par le beaupré ou par les haubans, comment se maintenir au cœur du dispositif ennemi, entouré de tous côtés par des individus armés dont l'état d'esprit n'est pas à l'hospitalité. Il est très frappant de constater à l'étude le nombre d'événements et de paramètres qui peuvent mal tourner lors d'un abordage — et l'universalité des dangers qui menacent ceux qui s'y risquent. Il s'agira donc de les passer en revue, et de voir en retour les stratégies et les savoir-faires d'assaut qui visent à les limiter — pour garder un niveau raisonnable d'exposition au cœur du combat.

Les dangers concrets

L'abordage est, et demeure toujours un risque pour ceux qui s'y aventurent, puisqu'il s'agit de sortir de l'abri de son franc-bord et d'exposer directement son corps au feu ennemi. Le résumé le plus sensible en a probablement été donné par Cervantès qui détaille de manière remarquable cette situation, écrivant d'expérience, et avec une pénétration psychologique qu'il est difficile de retrouver ailleurs :

Si ce péril ne semble pas encore assez formidable, voyons s'il n'est pas surpassé dans l'abordage de deux galères qui s'accrochent par leurs proues au milieu du vaste Océan, ne laissant, dans leur enlacement mutuel, d'autre espace au soldat que les deux pieds de la planche d'éperon. Il voit devant lui autant de ministres de la mort qu'il y a de bouches de canon et d'arquebuses braquées sur le pont ennemi, à la longueur d'une lance ; il voit qu'au premier faux pas, il ira visiter les profondeurs de l'empire de Neptune ; et cependant, d'un cœur intrépide, emporté par l'honneur qui l'excite, il s'offre pour but à toute cette mousqueterie, et tâche de s'élancer par cet étroit passage sur la galère opposée.

Et ce qu'il faut le plus admirer, c'est qu'un soldat n'est pas plutôt tombé là d'où il ne se relèvera plus qu'à la fin du monde, qu'un autre aussitôt le remplace ; si celui-là tombe aussi à la mer, qui l'attend comme une proie, un autre lui succède, puis un autre encore, sans leur laisser le temps de mourir : audace et vaillance que rien ne peut surpasser dans les chances de la guerre. Oh ! bienheureux les siècles qui ne connaissaient point la furie épouvantable

de ces instruments de l'artillerie, dont je tiens l'inventeur pour damné au fond des enfers, où il reçoit le prix de sa diabolique invention !¹

Il s'agit ici de la description d'un combat de galères², mais la même réflexion peut être étendue aux combats atlantiques, aucun des termes du problème — ni le danger du passage, ni l'ennemi attendant armé jusqu'aux dents — ne changeant véritablement. John Smith va d'ailleurs exactement dans le même sens :

Il y a habituellement bien plus d'hommes qui sont perdus en un instant en essayant d'entrer sur le navire ennemi, si celui-ci se défend, qu'en un long combat bord à bord — si ce dernier a des *close fights*. Je confesse que la charge vers des tranchées, ainsi que sur les abords d'une brèche dans un rempart, sont des tentatives aussi désespérées que l'on pourrait imaginer pour un homme. Mais celui qui aura essayé aussi souvent que moi à la fois cela, et l'entrée dans un navire qui résiste, confessera sûrement qu'il n'y a aucun service aussi dangereux sur terre, qu'un combat résolu en mer.³

L'abordage se révèle donc comme un moment véritablement dissymétrique, où l'assaillant sort de son abri pour affronter un ennemi retranché en position défensive — un moment où l'exposition à la mort est maximale, d'un point de vue individuel.

Risque individuel donc — et moment véritablement terrifiant — mais risque collectif aussi, car les dynamiques de groupe sont fortes sur un navire au combat, et voir son élan coupé en plein milieu d'un assaut risque de mettre en danger toute la psychologie collective de l'équipage. On peut l'apercevoir par exemple dans un combat de 1624 entre Espagnols et Hollandais aux Antilles, où l'abordage est instantanément coupé par l'échec du premier Hollandais à passer sur le pont espagnol :

L'*Almiranta* ennemie aborda la nôtre au vent, les deux navires étant tellement proches que ses voiles de beaupré étaient en plein milieu de notre pont. Puis ils nous jetèrent un grappin, que les nôtres rejetèrent courageusement à la mer ; et bien qu'il semblât qu'ils souhaitent entrer dans notre navire, le premier qui s'y risqua tomba mort à l'eau — aussi ceux qui

¹ Miguel de Cervantes Saavedra, *L'Ingénieux hidalgo Don Quichotte de la Manche*, traduit par Louis Viardot, Paris, Dubochet, 1836, chap. XXXVIII, p. 543-544.

² C'est en effet celui que Cervantès connaît le mieux, ayant servi sur les galères espagnoles au point de perdre un bras à la bataille de Lépante en 1571.

³ Une version plus succincte de cette remarque est déjà contenue dans le dictionnaire de Mainwaring — que John Smith reprend (et confirme donc) en l'embellissant. G.E. Manwaring (ed.), *The life and works of Sir Henry Mainwaring*, *op. cit.*, vol. II, p. 144 ; J. Smith, *A Sea Grammar*, *op. cit.*, p. 57-58.

restaient devinrent tellement craintifs que quelqu'un les entendit dire 'Espagnols, beaucoup de courage, beaucoup de courage'. Ainsi abordés, ils nous tirèrent copieusement dessus au mousquet, ce à quoi nous répondîmes pareillement.¹

Au-delà de la forfanterie probable de l'auteur concernant la terreur des adversaires, on voit qu'un passage de pont qui tourne mal peut effectivement arrêter tout un navire dans son élan. D'abord par l'effet spectaculaire de ces revers sur tout l'équipage, comme on le retrouve par exemple dans un combat de 1594 au large des Açores, où le capitaine anglais raconte que la faiblesse de sa troupe d'abordage « rendit l'ennemi plus brave qu'il n'aurait dû l'être, par quoi j'ai six hommes morts et bien d'autres blessés, ce qui fit que ceux qui n'étaient pas blessés sont retournés à mon bord, et ne voulurent jamais donner un autre assaut. »². Effet psychologique donc, qui confine à la désobéissance, mais aussi dommages très concrets : en effet, l'exposition étant maximale dans cette phase, les pertes peuvent devenir très lourdes en un instant — et mettre donc en danger toute l'issue du combat, comme cela apparaît dans ce récit de la bataille des Açores de 1582 :

Je m'arrimai au navire amiral français, qui était l'un des plus forts de toute leur flotte, portant trente canons de bronze et trois cents hommes, marins et soldats — et tous les soldats étaient de vieux soldats. Et au premier assaut, en abordant, nous lui tuâmes cinquante hommes : les meilleurs qu'il avait, qui inspiraient crainte et terreur, car ces hommes étaient ceux qu'ils avaient choisi avec soin pour sauter sur le galion [San Mateo, avec lequel le navire français était abordé juste avant], comme nous le contèrent un gentilhomme et trois soldats qui vinrent nous demander miséricorde, et qui la trouvèrent. Et cette *Almiranta* fut ensuite pillée par nos soldats, et je mis ma bannière sur sa poupe, et la sienne enroulée sur la nôtre.³

Une perte d'hommes si soudaine affaiblit donc tellement le navire que celui-ci se retrouve rapidement défait et pillé. On retrouvera ces troupes de choc, mais il faut constater dans un

¹ « 1639 — Copia de una carta que escribio el Padre Fr. Juan Lainez, en que le da cuenta del viaje de los galeones, batalla con pie de palo y otros sucesos... » Nav. XXIV f°269.

² R. Hakluyt, *Principal navigations, op. cit.*, vol. VII, p. 123. Alonso de Chaves recommande ainsi, de manière générale, de mettre les blessés à l'abri de l'entrepont aussi vite que possible : pour leur propre bien, mais aussi et surtout pour éviter l'effet démobilisant de ce spectacle sur le reste de l'équipage. A. de Chaves, *Espejo de navegantes, op. cit.*, p. 390.

³ AGS GYM 128 doc. 30.

premier temps le danger très direct qu'encourent les hommes qui se risquent ainsi à prendre d'assaut un bâtiment construit pour se défendre¹.

Le navire peut également se trouver en danger dans son ensemble, notamment du fait du risque d'incendie, omniprésent dans un combat à très courte portée impliquant de l'artillerie². Ainsi le même récit britannique de 1594 raconte-t-il la suite de l'abordage raté :

Nous étions si proche d'eux qu'en tirant une pièce de notre château avant, nous avons mis le feu à un tissu qui se trouvait sur leur éperon, qui prit de plus en plus et s'étendit au tissu sur le beaupré, et du tissu jusqu'au bois du beaupré, et de là jusqu'à la vergue supérieure — et ce feu ébranla les Portugais à bord, qui firent mine de vouloir négocier. Mais leurs officiers les encouragèrent, en prétendant que ce feu pourrait rapidement être éteint, et que ce n'était rien — et ils se tinrent fermement en position défensive. Mais le feu grandit tellement que je pensai la situation sans espoir, bien que le navire nous ait déjà été rendu. Nous désirâmes alors nous séparer d'eux, mais n'avions que peu d'espoir de réussir ; et nous nous arrosâmes copieusement d'eau afin de préserver notre navire. Je n'avais plus que peu d'espoir pour moi-même, le navire et nos blessés, mais la plupart des hommes auraient pu se sauver sur des barques. Et alors que mon inquiétude était à son comble, par la grâce de Dieu seulement, notre *vergue de hune de beaupré** brûla avec ses *bouts*** et ses voiles, et les bouts de la vergue de hune de beaupré de la caraque, avec laquelle elle était enchevêtrée. Par quoi nous fûmes vite détachés.³

Sur un navire fait entièrement de bois — et plus largement de tissus inflammables — on voit donc le danger très direct que fait courir l'usage même des armes à feu⁴ ; raison pour laquelle

* Il n'est pas ici indispensable d'avoir le détail de la voilure du navire pour comprendre la situation, mais le beaupré est le mât situé directement à la proue du navire — qui peut avoir plusieurs étages de voiles, la hune étant tout à fait au sommet. A. Jal, *Glossaire nautique*, *op. cit.*, p. 280-281, 329, 1380.

** *Bout* est l'appellation donnée en mer aux cordages

¹ On peut noter la même chose dans le cas du célèbre combat du *Revenge* de 1591, que le commandant espagnol finit par renoncer d'aborder car ses hommes ne veulent plus monter à l'assaut — craignant entre autres qu Sir Richard Greenville fasse sauter tout le navire au moment du prochain abordage. R. Hakluyt, *Principal navigations*, *op. cit.*, vol. VII, p. 46.

² Sur tout le problème général de l'incendie en mer, de ses raisons et du souci permanent de sa prévention, voir Alexandre Jubelin, « Le feu et l'eau : peur et obsession de l'incendie en mer dans l'Atlantique du début de l'époque moderne », *Revue d'histoire maritime*, 2019, n° 24.

³ R. Hakluyt, *Principal navigations*, *op. cit.*, vol. VII, p. 123.

⁴ Voir 3.4.2. On trouve un souci de l'incendie du fait de l'abordage similaire chez Chaves (*Espejo de navegantes*, *op. cit.*, p. 384). Mentionnons enfin le danger porté, à si courte distance, par un coup ennemi qui donnerait directement dans la coque, et ferait couler le navire à pic. « 1639 — Copia de una carta que escribio el Padre Fr. Juan Lainez, en que le da cuenta del viaje de los galeones, batalla con pie de palo y otros sucesos... » Nav. XXIV f°269 ; *Histoire générale de ce qui s'est passé entre les armées navales de France et celles des Rochelois...*, *op.cit.*,

Sir William Monson par exemple préconise de ne plus utiliser aucune pièce d'importance au-dessus du *fowler*¹ une fois les navires bord à bord, car celles-ci « mettent autant en danger le navire que l'ennemi »². Des navires bord à bord deviennent donc un danger potentiel pour la survie de tous — une espèce de bombe que tous doivent s'assurer de ne pas détonner, dans une étrange dialectique entre pulsion de destruction de l'autre, et en même temps soin de conserver un contrôle sur l'assaut pour ne pas mettre en danger la survie de tous³.

L'organisation du passage

A l'intérieur de cette opération risquée entre toutes, on peut discerner une certaine organisation, et un certain savoir-faire, permettant de parvenir malgré tout à pénétrer sur le pont ennemi. En premier lieu, il faut exciter la motivation de l'équipage pour l'amener à prendre ces risques — notamment en garantissant honneur et récompenses aux premiers qui prendront pied sur le pont ennemi. Ainsi par exemple à la fin du XVI^e siècle, les instructions de flotte de Don Martin de Padilla établissent ce qui suit :

Je déclare que celui qui entrera sur le navire ennemi, s'il est le premier, on lui donnera une récompense et on l'honorera, au second une autre, au troisième une autre — lesquelles récompenses seront à ma discrétion, en fonction de la manière dont ils se battront.⁴

On constate assez fréquemment dans les états de service de soldats une mention des occasions où ils sont passés en premier sur le navire ennemi. L'événement est alors utilisé comme une preuve du courage de l'individu en question, et généralement comme appui d'une

p. 35 ; A. de Chaves, *Espejo de navegantes*, *op. cit.*, p. 382 ; J.K. Laughton (ed.), *The naval miscellany*, *op. cit.*, vol. II, p. 108.

¹ Voir 1.1.2.

² W. Monson, *Naval Tracts*, *op. cit.*, vol. IV, p. 93.

³ On trouve ainsi des récits où cette tension apparaît au maximum, particulièrement dans le cas de l'incendie, où les hommes se mettent brutalement à faire une pause dans le combat et à coopérer pour éteindre le feu qui devient la priorité absolue. C'est dans une certaine mesure l'idée qui sous-tend le récit de Hakluyt mais aussi ce qu'énonce clairement John Smith: « Dans une telle situation, ils seront des amis qui s'aideront l'un l'autre autant qu'ils peuvent pour se séparer — sans quoi ils brûleront et couleront ensemble. Et s'ils sont généreux, une fois le feu éteint, ils boiront aimablement à la santé de l'autre, puis jeteront leurs chopes par-dessus bord, et retourneront au combat ». R. Hakluyt, *Principal navigations*, *op. cit.*, vol. VII, p. 123 ; J. Smith, *A Sea Grammar*, *op. cit.*, p. 61.

⁴ « 1597 — Instruccion del Adelantado de Castilla, Capitan general de las Galeras de España y del Armada del Mar Oceano... » Nav. XXIX f°4. Voir aussi, pour une récompense pour les dix premiers à bord cette fois, « Instructions briefly collected to be given by a generall or admirall to his captaines », Rawlinson A 192, f°185 v°, ainsi que « Such instructions as were given In the Voyage of 1635 by the right Honourable Robert, Earl of Lindsey », dans W. Monson, *Naval Tracts*, *op. cit.*, vol. IV, p. 21.

demande de reconnaissance et de récompense pour son service¹. Mais cela ne va pas sans inconvénients, et l'on aperçoit souvent dans les récits des hommes se ruant à l'assaut de l'ennemi afin de gagner récompenses et honneurs, d'une manière qui apparaît parfois aux narrateurs trop désordonnée — et potentiellement dangereuse².

Aussi la chose est-elle parfois plus structurée, et une bipartition de l'équipage peut être mise en place entre ceux qui passeront sur le pont ennemi et ceux qui resteront garder le navire. C'était le cas déjà aperçu dans le cadre de la bataille des Açores de 1582, où un commando des soldats les plus aguerris est organisé à part pour prendre d'assaut le navire ennemi³. La chose apparaît aussi très nettement dans certaines instructions de flotte, par exemple dans celles de Don Fadrique de Toledo en 1624 :

Il faut que dans chaque navire soient signalés trente hommes et douze marins donnant grande satisfaction, afin que seuls ceux-ci sautent sur le navire ennemi. Et pas plus que ceux-là, en raison de la confusion qui en résulte habituellement ; et parce que si d'autres navires viennent aborder le nôtre et souhaitent y entrer par un autre endroit, il faut qu'ils trouvent la défense et la garde qui sont nécessaire, et que tous ceux-là ne s'aventurent pas d'un coup avec le reste.⁴

Équipe de choc donc, qui apparaît pratiquement comme un proto-commando — visant avant tout à structurer un moment, on le verra, aussi confus que possible, sur un plan visuel notamment⁵. Aussi cherche-t-on à organiser autant que possible ses forces, par exemple en ce qui concerne l'armement :

Les hommes qui, comme on l'a dit, devront sauter sur le navire ennemi devront porter comme suit : vingt des soldats devront porter des arquebuses, qui sont plus maniables que les mousquets⁶, et pour les dix autres, quatre devront avoir des épées et des boucliers, s'il y en a sur le navire, et les six autres des piques, ainsi que des demi-piques à la place de boucliers s'il n'y en a pas. Et les douze marins devront avoir des épées avec des boucliers

¹ Voir par exemple les états de service de Juan Triviño, ainsi que ceux du capitaine Domingo Diego, déjà cités et conservés à l'archivo de Séville. AGI Gobierno Indiferente, legajo 1859 : « Junta de guerra 1602-1638 ».

² Voir par exemple « 1579 — Relacion delo sucedido a la parte del Armada de Su Magestad de la guarda delas Indias... » Nav. XXII f°243

³ AGS, « Guerra y marina », legajo 128, doc.30.

⁴ « 1624 — De las instrucciones y ordenes que distribuyó Don Fadrique de Toledo para la Armada... », Nav. VI f°271.

⁵ Voir 3.3.1.

⁶ Voir 1.1.2.

ou des demi-piques, et six d'entre eux devront avoir des haches ou de grands *terciados*¹, pour couper le gréement et immobiliser le navire ennemi.²

Au terme de cette énumération, on perçoit plusieurs éléments importants, qui dessinent le contour de ce qu'est le combat rapproché d'abordage : tout d'abord, le fait que le groupe soit spécialisé, avec d'un côté des soldats chargés d'une mission d'assaut générale ; et de l'autre des marins équipés essentiellement d'armes blanches, présents en quelque sorte pour leur connaissance du navire ennemi — et qui sont chargés de couper son gréement, qu'il connaissent sans doute mieux que des soldats terriens³. On remarque en outre l'insistance sur la maniabilité des armes (par exemple des arquebuses), mais surtout la forte présence des armes blanches — qui se comprend dans le cadre de la difficulté et de la lenteur à recharger les armes légères⁴. On remarque aussi le statut ambigu de cet armement : d'un côté, on souhaite un équipement traditionnel (incluant des boucliers par exemple), mais de l'autre, il apparaît de plus en plus probable que ceux-ci ne soient pas disponibles — comme si l'arsenal avait évolué plus vite que la réalité du combat lui-même. On retrouve d'ailleurs des préoccupations semblables à celles de Nathaniel Boteler, qui recommande quelques années plus tard équipement léger et pistolets pour toute mission d'abordage :

Pour ma part, je ne me soucierai pas [de mon équipement] au-delà de posséder un *montero*⁵ bien ajusté sur ma tête, une cuirasse en peau de buffle sur le dos, une demi pique ou une hache de bataille dans une main, un pistolet fiable dans l'autre, avec une bonne épée courte

¹ Type espagnol de sabre court.

² « 1624 — De las instrucciones y ordenes que distribuyó Don Fadrique de Toledo para la Armada... », Nav. VI f°271

³ On retrouve des préoccupations semblables dans un mémoire de 1575, qui recommande aux marins qui sont dans le gréement de passer autant qu'ils le peuvent sur le navire ennemi, pour couper écoutes et drisses avec les épées qu'ils portent. « 1575 — Orden e Instruccion del modo y manera que se ha de tener para pelear en el mar » Nav. XXII f°162

⁴ On estime ainsi que la recharge d'un mousquet pouvait prendre une quarantaine de gestes, et jusqu'à deux à trois minutes — pause pour le moins gênante dans un combat main à main. Olivier Chaline, *La bataille de la montagne blanche. 8 novembre 1620 : un mystique chez les guerriers*, Paris, Noesis, 1999, p. 162. Voir 1.1.3.

Chaves recommande de la même manière de n'avoir que des épées et des boucliers quand on saute à l'abordage. A. de Chaves, *Espejo de navegantes, op. cit.*, p. 384. Pour un autre exemple de combat où les armes blanches semblent l'emporter sur tout, voir le récit de la prise du *Madre de Dios* en 1592, traduit en 3.3.1. J.K. Loughton (ed.), *The naval miscellany, op. cit.*, vol. II, p. 108-110.

⁵ Casque de type espagnol, avec notamment des protections métalliques sur les oreilles.

à mon flanc ; ce qui me suffira pour faire ce qu'on pourra attendre de moi au combat rapproché ou à l'abordage.¹

Légèreté de l'armement donc, qui vise à garder des hommes mobiles et maniables, capables de se battre au corps à corps dans un espace encombré et incertain ; capables surtout de se frayer un chemin dans la jungle du combat bord à bord.

Passer sur le pont ennemi

Une fois l'équipage organisé et structuré, il faut encore trouver la brèche, ou le cas échéant la créer, afin de pouvoir passer sur le pont ennemi. La première solution qui apparaît est de faire en sorte de supprimer le problème, c'est-à-dire de n'aborder que lorsque tous les ennemis sur le pont sont morts. C'est notamment ce que préconise Sir William Monson, qui au début du XVII^e siècle recommande de « ne pas souffrir que la compagnie aborde le navire adverse jusqu'à ce que la fumée de l'artillerie soit dissipée, ni jusqu'à ce que tous les hommes sur le pont ne soient morts ou forcés à la retraite »². Sir Henry Mainwaring va dans le même sens, remarquant que « dans un combat il faut faire attention à nettoyer les ponts avec des pots incendiaires ou des armes similaires, si c'est possible »³.

La chose n'est toutefois pas toujours possible, notamment au début de la période, lorsque la puissance de feu est limitée. Il faut alors trouver une faille pour passer sur le pont ennemi et finir le combat à distance très rapprochée. La tactique générale pour créer cet espace propice est alors celle du choc : l'objectif est de donner suffisamment d'impact et de confusion au rapprochement des navires pour permettre d'affaiblir un dispositif ennemi théoriquement

¹ N. Boteler, *Dialogues, op.cit.*, p. 262. Sur d'autres types d'armes défensives — par exemple des boucliers, A. Hildred (ed.), *Weapons of warre, op. cit.*, vol. II, p. 553 et sq ; Chaves recommande aussi des armes blanches pour tous les cas d'abordage. A. de Chaves, *Espejo de navegantes, op. cit.*, p. 384-385.

² « Instructions from a General to his Vice-Admiral, Rear-Admiral, and Captains, to be observed by them, at Sea » W. Monson, *Naval Tracts, op. cit.*, vol. IV, p. 9. On voit par exemple cette philosophie appliquée dans un combat de 1638 entre Hollandais et Espagnols au large de La Havane, où les flottes se tirent dessus alors que les navires sont abordés, pendant plus de 8 heures sans qu'il n'y ait jamais de passage d'un pont à l'autre, faute d'avoir nettoyé le pont ennemi. « 1638 — Relación que D. Carlos de Ibarra envió de la Mar... », Nav. VII f^o18

³ G.E. Manwaring (ed.), *The life and works of Sir Henry Mainwaring, op. cit.*, vol. II, p. 144. On peut faire remonter cette pratique jusqu'aux années 1530, notamment à travers les Audley Fighting instructions, dans Julian Stafford Corbett (ed.), *Fighting instructions, 1530-1816*, Londres, Navy Records Society, 1905, p. 15-16. Escalante de Mendoza, dans un mémoire conservé aux archives de la Casa de contratación de Séville, en fait dans les années 1580 une spécialité des ennemis des Espagnols, qui « feraient l'essentiel de la guerre sur mer de loin, attaquant de loin sans s'arrimer à l'ennemi ni aborder sans l'avoir d'abord rendu à force de feu ». « Juan Escalante de Mendoza : medios navegación de armadas » — AGI Patronato legajo 260, n.2, r.45

hermétique. Le premier outil utilisé à cette fin est un élément constitutif du combat rapproché¹, à savoir le feu et la fumée. On a déjà vu l'importance donnée au moment de l'impact par les sources², visant à « faire entrer [les] hommes sur le navire ennemi au milieu de la fumée »³, et il faut constater que cela apparaît bien comme la manière privilégiée d'ouvrir une brèche chez l'ennemi. Ainsi dans un combat franco-espagnol de 1579 près de La Havane, le capitaine ordonne-t-il de concentrer tout le feu en un moment et en un point pour permettre l'abordage :

Il ordonna que toute l'artillerie du bord par où ils abordèrent tirât, ainsi que les arquebuses et les mousquets vers la *jareta*, afin qu'avec ce tumulte et cet effroi les nôtres puissent entrer sur leurs navires, et les rendre plus facilement.⁴

Volonté de confondre et de choquer l'adversaire donc, d'autant plus compréhensible lorsque l'on garde en tête la multiplicité des obstacles qui se présentent aux abordeurs et qui risquent de tout mettre en péril : l'espace entre les deux navires tout d'abord, mais aussi la multitude des abris et retranchements mis en place par les navires pour prendre au piège d'éventuels assaillants.

Cette question du passage sur le navire ennemi doit également être nuancée en introduisant une dimension chronologique, car la capacité de défense du navire dépend fortement de sa structure et de son organisation. Ainsi, au début de la période, les navires sont souvent composés d'un château avant et d'un château arrière forts⁵, où les défenseurs peuvent se retrancher comme on l'a vu, ce qui présente de forts avantages pour combattre un abordage, comme le remarque N. Boteler détaillant cette organisation déjà ancienne pour son époque :

Si un ennemi vous aborde alors que vous disposez d'un navire à trois ponts, comme cela a été précédemment recommandé, alors vous le ferez s'en repentir, en retirant vos hommes à couvert, et en transperçant vos ponts et le centre de votre navires avec des canons chargés à mitraille, que vous aurez placés sous le château avant et le château arrière, et protégés par de fortes cloisons [*bulkheads*] ; ainsi que par vos armes légères, que vous tirerez à travers des trous placés sur toute la longueur de votre navire. De telle sorte que l'ennemi sera

¹ Voir 3.3.1.

² Voir 3.1.2.

³ N. Boteler, *Dialogues*, *op. cit.*, p. 299.

⁴ « 1579 — Relacion delo sucedido a la parte del Armada de Su Magestad de la guarda delas Indias... » Nav. XXII f°242

⁵ Voir 1.1.1. B. Lavery, *The ship of the line*, *op. cit.*, p. 12-13 ; R. Gardiner et R.W. Unger (eds.), *Cogs, Caravels and Galleons. The Sailing Ship 1000-1650*, *op. cit.*, p. 51.

obligé de se retirer, et aura peu d'entrain à revenir après vous avoir trouvé si bien équipé pour l'accueillir¹

D'une manière générale, cette organisation permet toutes sortes de pièges et de tactiques différentes contre l'assaillant, passant notamment par la fortification des hunes². Mais on a déjà remarqué la tendance de fond, de simplification du plan de pont au cours de la période, et le creux entre château avant et château arrière tend à se remplir, pour évoluer vers une seule ligne de pont — caractéristique du galion. Sir William Monson sent ainsi tout le danger, et toute la différence dans le combat rapproché que cette modification porte en elle :

Il y a deux types de navires : les premiers avec un pont continu, de l'avant à l'arrière, serrés et bas sur l'eau ; les autres amples et chargés sur les hauts, avec un demi pont, un château d'avant et des *cobridge heads*. Je considère que le navire avec un pont continu est bon pour se battre, si il est suffisamment rapide et peut serrer le vent pour éviter l'abordage. Les hommes y ont de la place, et on peut y courir un peu partout ; mais il ne convient pas pour l'abordage, à moins que ce soit avec un navire marchand, ou un autre navire qui serait inférieur en force et en équipage. Car s'il se retrouve abordé et doit se défendre, il se tient tout ouvert pour l'ennemi ; et une fois pris le pont principal, vous le tenez entièrement puisqu'il n'y a ni château avant ni retranchements pour s'abriter ; et dans ce genre de situation, la moitié de la capacité de défense du navire tient dans la force de son château avant.³

Il convient dès lors de s'adapter à cette évolution, et de rendre le navire hermétique au passage des hommes, ou au moins propice à une défense malgré tout. C'est là notamment le rôle de la *jareta* ou du *spar-deck*⁴, qui vise à former une dernière ligne de défense, même une fois que l'ennemi a sauté sur le navire⁵ : ainsi un traité anglais de construction navale de 1627 recommande-t-il que ce *spar-deck* soit construit avec de chaque côté un petit « filet qui puisse être enroulé et déroulé à loisir ; un de ses côtés étant attaché aux poutres [qui supportent le *spar-*

¹ N. Boteler, *Dialogues*, *op. cit.*, p. 304-305 ; G.E. Manwaring (ed.), *The life and works of Sir Henry Mainwaring*, *op. cit.*, vol. II, p. 127. C'est aussi le rôle que Sir William Monson attribue aux *fowlers* particulièrement, de pouvoir être pointés vers l'intérieur du navire. W. Monson, *Naval Tracts*, *op. cit.*, vol. IV, p. 91-93.

² Voir 3.2.3. Voir aussi P. de Clèves, *Instruction de toutes les manières de guerroyer*, *op. cit.*, p. 49-52.

³ W. Monson, *Naval Tracts*, *op. cit.*, vol. IV, p. 91-93.

⁴ L'ancienneté de certaines sources traitant de la *jareta* (comme Alonso de Chaves, ou Philippe de Clèves qui en fait une description proche) montre que celle-ci n'apparaît pas avec le navire à pont continu — mais c'est dans ce cadre-là qu'elle prend le plus d'importance. A. de Chaves, *Espejo de navegantes*, *op. cit.*, p. 394 ; P. de Clèves, *Instruction de toutes les manières de guerroyer*, *op. cit.*, p. 51.

⁵ Voir 2.1.3.

deck] et l'autre à une chaîne qui court par le franc-bord. Leur usage est d'empêcher un ennemi d'entrer lorsque des navires sont bord à bord »¹ — tandis que John Young demande même des filets en chaînes de « comme à l'époque d'Henri VIII », afin d'éviter que ceux-ci ne puissent être coupés, ni prendre feu². Volonté d'hermétisme donc, qui doit se combiner avec la capacité à se battre autour de cet outil. Une cédula royale espagnole de 1581 sur la construction de galions recommande ainsi de faire une *jareta* « de trois coudes et demi de haut afin que les hommes puissent mieux circuler, et se tenir debout au moment du combat »³. Cette pratique est notamment explicitée par Alonso de Chaves, qui remarque que « c'est pour une telle occasion [l'abordage] que sert la *jareta*, afin qu'ils n'entrent pas, et qu'eux étant au-dessus de celle-ci, et nous en-dessous, on les harcèle tant à coups de lances qu'ils soient forcés de sauter à l'eau » — et John Young évoque le moment de découpage de cette *jareta* comme un moment où les ennemis « seront facilement sujets à être tués »⁴. Dans tous les cas, ce dernier obstacle a une réelle efficacité : on trouve ainsi en 1621 la mention d'un mousse qui meurt « transpercé d'une pique en sautant sur la *jareta* ennemie »⁵, et celle-ci apparaît d'une manière générale comme un obstacle particulièrement dangereux aux abordeurs, comme le montre ce récit de 1572 de combat franco-espagnol aux Antilles :

A huit heures du matin nous abordâmes le navire français entre les deux galions, et nous donnâmes de grandes charges d'arquebuses et d'artillerie. Un grand nombre de nos hommes sautèrent sur le navire ennemi depuis les deux galions, et avec ce poids la *jareta* se rompit — ce qui fut cause que l'on ne nous tua et blessa pas plus d'hommes que cela, car de la manière dont il était armé et avec la valeur des hommes qu'il embarquait, ils nous auraient tué cent hommes avant de se rendre⁶

¹ Thomas Harriott décrit de la même manière des « filets au-dessus de la taille du navire, pour prévenir l'entrée soudaine des hommes » MSS 6788, f°31r

² W. Salisbury et R. C. Anderson (eds.), *A treatise on shipbuilding and A treatise in rigging written about 1620-1625*, Londres, The Society for Nautical Research, 1958, p. 13 ; W. Monson, *Naval Tracts, op. cit.*, vol. IV, p. 221.

³ « 1581 — Reales cédulas expedidas por el rey a Christobal de Barros, y siete parecers... » Nav. XXII f°286. Voir aussi plusieurs autres mémoires en ce sens, dans un dossier en AGI Indiferente, legajo 2673.

⁴ A. de Chaves, *Espejo de navegantes, op. cit.*, p. 384 ; W. Monson, *Naval Tracts, op. cit.*, vol. IV, p.221 ; voir aussi D. García de Palacio, *Instrucción náutica, op. cit.*, p. 332 ; et Juan de Escalante de Mendoza, *Itinerario de Navegación : de los mares y tierras occidentales*, Madrid, Museo Naval, 1985, p.257. Ceux-ci recommandent identiquement de rester en position défensive sous la *jareta*, et de laisser l'ennemi y consumer ses forces.

⁵ « 1621 — Viaje y suceso de los caravelones y galeones de la guarda de Cartagena de las Indias y su costa... », Nav. VI f°48.

⁶ « 1572 — Carta que escribió Estavan de las Alas sobre el suceso del Armada de Galeones... » Nav. XXII f°11. D'autres variations sont possibles autour de la *jareta* : Garcia de Palacio par exemple suggère un stratagème compliqué, consistant à construire une deuxième *jareta* par-dessus la première en cas de combat, sur laquelle piéger les abordeurs en les prenant en tenaille entre les hunes et les défenseurs sur le pont (en-dessous de la

A défaut d'un pareil coup de chance, tout est mis en œuvre pour essayer d'arracher la *jareta* ou le filet avant de sauter sur le navire ennemi, comme le recommande John Smith :

Ce qu'il faut faire est de lancer une ancre ou un grappin, auquel on aura attaché une corde, ou mieux une chaîne de fer, et en les retirant cela mettra [les filets] en pièces si l'ancre et la corde tiennent¹.

Il serait pourtant illusoire de penser que tous les obstacles sont levés lorsque la *jareta* cède, même dans le cas d'un navire à pont continu, désormais ouvert. Si les hommes peuvent alors entrer, il reste l'opiniâtreté des défenseurs, qui peuvent encore résister longtemps. Il convient alors de conquérir le navire, en prenant une position ferme puis en progressant jusqu'à la victoire.

Prendre pied

En effet, même une fois le navire pénétré, celui-ci peut se révéler un champ de bataille difficile à conquérir. Ainsi Sir Henry Mainwaring constate-t-il que certains navires marchands à pont continu « mettent à profit toutes les écoutilles pour faire des abris, et ainsi peuvent perdre une partie de leur navire, mais se retrancher et en conserver d'autres » — et de manière générale, fait de la possession de *close fights*² un indice de la difficulté de prendre un navire ennemi d'abordage³. Les retranchements potentiels apparaissent de fait nombreux, et on compte donc un certain nombre de combats où l'entrée sur le navire ennemi ne signale pas la fin de l'assaut mais bien, dans une certaine mesure, son début. La prise de possession du pont apparaît alors comme un combat de centimètres, où les récits racontent que l'on gagne telle ou telle

première *jareta* donc) ; puis en l'abattant brusquement pour déséquilibrer les assaillants qui s'y trouveraient. D. García de Palacio, *Instrucción náutica*, *op. cit.*, p. 332, 343. Voir 2.1.3.

¹ J. Smith, *A Sea Grammar*, *op. cit.*, p. 58. Voir aussi *Ibid.* p.30, John Smith, *The True travels, adventures and observations of capitaine John Smith in Europe, Asia, Africa and America, from « anno Domini » 1593 to 1629... with a continuation of his generall history of Virginia, Summer Isles, New England and their proceedings since 1624 to this present 1629... all written by actuall authours...*, Londres, T. Slater, 1630, p.40 ; W. Bourne, *Inventions or devises*, *op. cit.*, p. 20 ; D. García de Palacio, *Instrucción náutica*, *op. cit.*, p. 338.

² Les *close fights* sont des parois verticales, disposées autour des écoutilles, derrière lesquelles les hommes peuvent se tenir à l'abri du feu ennemi. G.E. Manwaring (ed.), *The life and works of Sir Henry Mainwaring*, *op. cit.*, vol. II, p. 147.

³ G.E. Manwaring (ed.), *The life and works of Sir Henry Mainwaring*, *op. cit.*, vol. II, p. 139, 144. Thomas Harriott va dans le même sens, décrivant « des trappes pour les combats rapprochés du milieu du navire, dans le château arrière avec des trous afin de pouvoir tirer et nettoyer le pont ». On imagine assez bien l'idée générale d'un château arrière renforcé, et percé de meurtrières où passer un mousquet, pour ajuster les assaillants qui se rapprochent. On peut toutefois rappeler qu'étant donnée la vitesse de rechargement d'un mousquet, un tel retranchement ne devait fonctionner qu'aussi longtemps qu'on avait des armes chargées — avant de se faire déloger par les abordeurs. MSS 6788, f°31r.

partie du pont¹ au prix d'efforts importants, avant de parvenir à la victoire ou bien de refluer. L'un des principaux dangers, au milieu d'un espace si dangereux, est alors de se couper de ses arrières et de ne pouvoir refluer pour se mettre à couvert si les choses se passent mal — notamment par un désabordage. Et malgré la volonté d'arrimer solidement les navires abordés², la chose peut parfois arriver — ce qui n'est pas une perspective réjouissante pour des abordeurs désormais coupés de leurs arrières. Ainsi Sir William Monson raconte-t-il :

Au mois de septembre 1585, à huit heures du soir environ, nous trouvant sur les abords de la côte espagnole avec deux petits navires, nous rencontrâmes et abordâmes un navire espagnol de trois cent tonneaux, bien équipé et bien armé. Tous nos hommes d'un seul geste et d'un seul courage entrèrent sur le navire ennemi, et furent laissés à son bord toute la nuit, la mer étant tellement montée que nos barques furent forcées de se désaborder et de se tenir à l'écart.[...] Le combat continua ainsi jusqu'à sept heures du matin, heure à laquelle les Espagnols trouvèrent que les morts et les dommages faits à leur équipage étaient si grands qu'ils durent se rendre. Lorsque nous vîmes prendre des nouvelles de nos hommes, nous en trouvâmes peu en vie, et tous pouvaient montrer des blessures reçues pendant ce combat. Ce spectacle, celui de nos hommes comme celui des Espagnols, était terrifiant à voir ; et je dois dire que pendant tout le temps de la guerre, on n'a revu de tel combat ni de si grande tuerie de si peu d'hommes de part et d'autre.³

Si l'histoire se termine relativement bien ici pour les Anglais coincés sur le navire ennemi, il faut remarquer les très forts dommages infligés de part et d'autre, pour des adversaires réunis sur un vaisseau, isolés et sans échappatoire possible — tant pour les assaillants que pour les défenseurs. L'issue apparaît d'ailleurs rarement aussi favorable : par exemple dans un combat contre des navires hollandais autour de 1605 au large du Maroc, John Smith relate qu'un navire

¹ Ainsi par exemple dans un combat de 1579 au large de Cuba, où le narrateur espagnol raconte que les Français conquièrent le navire « jusqu'au mât principal » avant de devoir refluer face à l'arrivée de soutien ; ou encore un combat de 1632 sur l'île de la Tortue, où les Espagnols gagnent progressivement des pièces d'artillerie du navire hollandais qu'ils abordent en progressant sur le pont. Voir aussi les états de service de Juan de Triviño, qui fait valoir un combat où il entre par la proue avant de progresser jusqu'au mât principal, où il capture la bannière ennemie. « Relacion delo sucedido a la parte del Armada de Su Magestad de la guarda delas Indias, que partio del Puerto de Cartagena a 9 dias del mes de Hebrero deste presente ano de 79 », XXII 242. Voir aussi « 1632 — Verdadera relacion de la famosa victoria y buen suceso que tuvo el capitan Benito Rias Montano... », Nav. VI f°390 ; « Relacion de los servicios de Juan de Triviño Guillamas, de nacion, Ingles ». Indiferente, legajo 1859 « Junta de guerra 1602-1638 ».

² Voir 3.2.1. Voir aussi, sur la nécessité de grappins pour maintenir les navires attachés, par exemple A. de Chaves, *Espejo de navegantes*, *op. cit.*, p. 228 ; G.E. Manwaring (ed.), *The life and works of Sir Henry Mainwaring*, *op. cit.*, vol. II, p. 156 ; W. Monson, *Naval Tracts*, *op. cit.*, vol. IV, 217 ; Peter Richard Valentine Marsden et Douglas McElvogue, *The Mary Rose: your noblest shippe : anatomy of a Tudor warship*, Portsmouth, Mary Rose Trust, 2009, p. 324-325 ; A. Hildred (ed.), *Weapons of warre*, *op. cit.*, vol. II, p. 921.

³ W. Monson, *Naval Tracts*, *op. cit.*, vol. III, p.43.

ennemi « ne réussit pas à se maintenir longtemps, et laissa quatre ou cinq de ses hommes accrochés aux grilles¹, puis revint aborder [notre navire] après l’avoir battu au canon pendant une heure »² — laps de temps et situation qui présagent assez mal de l’issue pour les braves assaillants laissés en plan sur un navire hostile³. D’autant qu’un désabordage empêche d’envoyer des renforts pour relayer les premiers assaillants, comme le préconisent certaines sources, qui souhaitent diviser l’équipage en plusieurs bataillons qui pourraient se relever⁴.

Cette relève est souvent plus que nécessaire, car de nombreux stratagèmes sont suggérés pour ralentir la progression des abordeurs : par exemple rendre tout le pont glissant pour les empêcher de tenir sur leurs pieds⁵, ou encore, de manière plus élaborée, John Young recommande de mettre en place des trappes donnant sur des pieux acérés, ou encore des piques accrochées dans les hauts du navire, et que l’on pourrait lâcher sur les abordeurs au moment approprié⁶. Surtout, l’un des pièges les plus populaires — qui devient aussi l’une des dernières lignes de retranchement, est la possibilité de faire sauter le pont principal sur lequel les abordeurs se trouveraient, pendant que les défenseurs seraient dans l’entrepont — par ce que les sources appellent des « trains de poudre », dont Nathaniel Boteler explique ainsi le principe :

Véritablement, [dans le cas d’un navire à pont continu], il ne peut y avoir qu’une seule manière de repousser un ennemi qui vous attaque avec un surplus d’hommes : il s’agit, une fois qu’il a mis une bonne quantité de ses hommes sur votre pont, de faire sauter celui-ci avec les hommes qui s’y trouvent avec des barils de poudres placés en-dessous.⁷

Cette démarche, qui apparaît à bien des égards un dernier recours⁸, apparaît tout de même comme un grand danger pour les abordeurs, et les sources recommandent unanimement de jeter

¹ Il faut comprendre ici les filets anti-abordages — qui pouvaient parfois prendre la forme de grilles de bois solides, accrochées sur les côtés pour empêcher l’entrée du navire.

² J. Smith, *True travels*, *op. cit.*, p. 40.

³ Voir aussi, pour une situation comparable, un combat de 1572 autour de Gibraltar entre Français et Espagnols, où quatre Espagnols sautent un navire français qui se décroche — un est tué, et les autres se rendent. « 1572 — Relacion de las presas que hicieron y su valor, las Naos que salieron del Puerto del Pasage a cosear contra Franceses... » Nav. XXV f°127

⁴ Voir 2.1.3., J.S. Corbett (ed.), *Fighting instructions, 1530-1816*, *op. cit.*, p. 69. Pour une application de ce principe de solidarité et de relève, W. Monson, *Naval Tracts*, *op. cit.*, vol. II, p. 158.

⁵ Monson parle ainsi de lancer des « pois ronds enduits de suif » — ce qui paraît une bonne manière de faire glisser les abordeurs. W. Monson, *Naval Tracts*, *op. cit.*, vol. IV, p. 145.

⁶ *Ibid.*, vol. IV, p. 222.

⁷ N. Boteler, *Dialogues*, *op. cit.*, p. 305. Le même passage est repris mot à mot en W. Monson, *Naval Tracts*, *op. cit.*, vol. IV, p.92.

⁸ Comme le remarque Boteler à la suite, il n’y a plus de moyen de repousser les ennemis une fois que le pont a sauté, s’ils reviennent à la charge. John Smith remarque aussi qu’il s’agit là d’une situation de dernier recours,

autant que possible de projectiles enflammés sur le navire ennemi, afin de faire partir les trains de poudre avant d'aborder¹. Sir William Monson se souvient ainsi du danger de tels artifices dans son premier combat en mer en 1585, contre un navire espagnol comme on l'a vu :

Ce navire avait un pont continu de la poupe à la proue, que nous gagnâmes en l'abordant ; et ses hommes, étant retranchés sur le pont inférieur, utilisèrent l'essentiel de leur poudre à faire des trains pour nous faire exploser. Par chance nous prévînmes ce projet avec des *firepikes*², qui firent exploser les trains avant qu'ils soient terminés.³

Le pont ennemi apparaît donc lui-même comme une dernière ligne de défense, même une fois qu'on y a pris pied ; comme un dernier endroit à conquérir pour des abordeurs qui doivent d'abord nettoyer le pont, puis s'attaquer aux réduits et aux abris en toutes sortes qui hérissent les recoins du navire. Comme le résume très adéquatement John Smith, « on peut conclure en disant qu'il y a autant de stratagèmes, d'avantages et d'inventions à utiliser, qu'on trouvera d'occasions — c'est pourquoi l'expérience est le meilleur tuteur sur ces questions. »⁴

Aborder un navire apparaît donc comme une tâche de la plus extrême complexité : il est difficile d'y passer, presque impossible d'y prendre pied, interminable enfin de le prendre en entier. En ce sens, le combat en mer apparaît bien sous les traits de la terrifiante perspective de Cervantès, les « ministres de la mort » entourant de toutes parts l'intrépide qui se sera aventuré au-delà de son franc-bord. Il faut pourtant pénétrer encore plus avant dans ce combat, et cet univers physique et mental de l'abordage — pour essayer de comprendre ses dynamiques, en se demandant ce que perçoit et ressent celui qui s'y trouve. Que voit-on, comment se repère-t-on ? Surtout, dans un environnement aussi dramatiquement précaire que celui que l'on vient d'apercevoir, par quels ressorts peut-on bien poursuivre malgré tout le combat ?

mais qui demeure toujours préférable à se constituer prisonnier à un ennemi déterminé. N. Boteler, *Dialogues*, *op. cit.*, p. 305 ; J. Smith, *A Sea Grammar*, *op. cit.*, p. 57.

¹ G.E. Manwaring (ed.), *The life and works of Sir Henry Mainwaring*, *op. cit.*, vol. II, p. 144 ; J. Smith, *A Sea Grammar*, *op. cit.*, p. 57 ; N. Boteler, *Dialogues*, *op. cit.*, p. 300-301 ; W. Bourne, *Inventions or devises*, *op. cit.*, p. 9-10.

² Les firepikes sont des lances munies d'un engin incendiaire accroché vers le bout de la lance. Voir 3.1.2.

³ « The Build of Ships », dans W. Monson, *Naval Tracts*, *op. cit.*, vol. IV, p. 92.

⁴ J. Smith, *An Accidence for the Sea*, *op. cit.*, p. 27.

3.3. Comment continuer à combattre

Une fois arrivé dans le cœur du combat, au milieu de l'abordage, il semble que tout l'univers de la bataille se complexifie encore. En effet, tous les artifices, et tous les stratagèmes que nous avons vus élaborés afin de confondre l'ennemi et de le mettre en difficulté s'additionnent ; et l'on pénètre ainsi au cœur du combat dans un univers sombre et déroutant, où le désordre s'ajoute à la confusion. C'est dans cette réalité intérieure du combat, à fleur de pont, qu'il s'agit de pénétrer maintenant, en essayant de reconstituer la manière dont elle pouvait se présenter pour les combattants qui se trouvaient à son centre : entre trouble, dangers, blessures, et tentatives de garder malgré tout des points de repère, sans perdre de vue l'objectif général de la victoire. Il convient donc maintenant de se pencher vers l'univers du combat rapproché tel qu'il est vécu, en essayant de comprendre les ressorts de la survie dans cet environnement primal, où il est désormais essentiellement question de tuer ou d'être tué — et où la simplicité de l'enjeu contraste radicalement avec la complexité des circonstances.

3.3.1. La confusion de la mêlée

Il nous faut avant tout essayer de comprendre et de reconstituer ce à quoi pouvait ressembler, réellement, de l'intérieur, un combat bord à bord. Rappelons que celui-ci se déroule globalement entre deux navires, enchevêtrés et attachés au cœur du combat, et pris dans un même nuage de fumée. Le passage sur le pont ennemi peut s'être produit ou non, mais dans tous les cas les combattants sont désormais au contact, en train d'essayer de tuer leurs ennemis directs. C'est donc cet environnement où les appuis sont incertains et où la vie est précaire qu'il faut maintenant développer, en prêtant attention à l'apparence qu'il pouvait revêtir pour ceux qui s'y trouvent — et aux dangers que l'on voit s'y multiplier.

Le dérèglement des sens

La première constante dans les sources sur le moment de l'abordage concerne le vécu même de cette phase ; du point de vue le plus subjectif possible, qui est celui de l'univers sensoriel : le constat est que l'on n'y voit, et l'on n'y comprend rien. On le perçoit par exemple dans cette description d'un combat d'octobre 1620 entre Cuba et Saint-Domingue :

La multitude des balles, des bombes, des pots incendiaires, la fumée dense de la poudre, le grondement de l'artillerie, les pierriers et les mousquets, tout cela était tel que les yeux ne discernaient que des flammes et les oreilles du tonnerre. On n'entendait pas les paroles, on ne voyait personne qui se trouvait dans le grément, et on ne pouvait que tenir son poste et attaquer celui qui se trouvait en face de vous — car en effet, dans les batailles les hommes forts ne sentent pas les blessures ; ou s'ils les sentent, ils préfèrent la mort que perdre un soupçon de leur honneur.¹

On constate ici la confusion des sens et de la vue en particulier, qui empêche de prendre le moindre point de repère si ce n'est les plus évidents et les plus directs. D'où une inquiétude sourde qui transparaît ici, quant à ce qui pourrait être dangereux — les hommes, potentiellement les ennemis, qui se trouvent dans le grément — et un repli sur l'univers le plus immédiat : d'une part l'horizon direct de l'ennemi le plus proche, et ensuite l'intégrité de son propre corps, qui appelle la remarque sur les blessures. Ne pouvant appréhender pleinement l'univers dans lequel il se trouve, l'auteur du document se concentre donc sur la fonction la plus essentielle, qui est pour lui de tenir son poste en dépit des ennemis et des blessures éventuelles. On trouve encore davantage cette impression de chaos provoqué par l'artillerie à la fin de la période, dans ce récit britannique de la bataille du Texel du 31 juillet 1653, lorsque la fureur de l'artillerie se déploie à distance d'abordage :

Nous devons toujours les tenir à distance, particulièrement lors de la dernière charge [les flottes ennemies s'étaient déjà croisées à plusieurs reprises], deux de leurs navires amiraux s'étant beaucoup rapproché du *Resolution* et l'ayant presque déventé : à ce moment tous les cieux furent obscurcis par la fumée, l'air gronda du bruit du tonnerre, la mer était sens dessus dessous en raison des boulets qui y tombaient, les navires tremblant tandis que nous entendions voler partout autour les messagers de la mort.²

Dans le contexte du rapprochement préalable à un abordage — qui n'aura finalement jamais lieu — les navires apparaissent si proches que le vent ne peut plus évacuer les flammes, et que le fracas est en quelque sorte condensé entre les ennemis, peignant un tableau proprement infernal. L'image du feu et des flammes comme seul horizon est d'ailleurs une image qui revient

¹ « 1621 — Viaje y suceso de los caravelones y galeones de la guarda de Cartagena de las Indias y su costa... », Nav. VI f°46.

² « 2 août 1653 - Lettre de Cubitt à Blackborne », Samuel Rawson Gardiner et Christopher Thomas Atkinson (eds.), *Letters and papers relating to the first Dutch war (1652-1654)*, Londres, Navy Records Society, 1899, vol. V, p. 368.

de manière relativement fréquente, comme lors de la bataille du pertuis breton, où l’auteur de l’*Histoire générale* raconte ainsi que :

Cette bataille ne dura que deux heures, mais fut la plus furieuse de memoire d’homme, car en peu de temps se tirerent quatorze mille coups de canon, & cela d’abord aussi dés que les escopeteries des mousquetaires, qui faisoient aussi leur debuoir de leur costé ; tout cela ressembloit plustost esclairs & tonnerres perpetuels qu’autre chose, car on ne voyoit que feu & flammes¹.

Si l’hyperbole est ici de rigueur, il reste que l’image est en cohérence avec ce que l’on retrouve ailleurs : la fumée revient en effet régulièrement — produit direct de l’abondance que dégagent des armes à feu chargées à la poudre noire, mais aussi de l’insistance déjà évoquée à en produire le plus possible afin de perturber l’ennemi². On aimerait ici pouvoir recourir à l’iconographie, afin de donner une impression visuelle de cet univers. Malheureusement, les tableaux ou gravures fiables de batailles navales de cette époque restent rares, et il est bien difficile d’identifier des œuvres composées dans la période qui s’appuient sur une expérience vécue du combat. En outre, un problème supplémentaire est celui de la perspective : la représentation d’ensemble d’une bataille navale peine à retransmettre l’impression ressentie par un soldat au cœur du combat, sur le pont, coincé au milieu d’une fumée dense, comme les sources le décrivent en détail. Enfin, la tension entre réalisme et efficacité de la représentation d’ensemble joue à plein ici, et l’on peut formuler l’hypothèse qu’un peintre cherchant à décrire une scène, des navires et des hommes, aura plutôt tendance à atténuer la masse de fumée. Toutefois certaines œuvres peuvent transmettre cette impression si l’on fait l’effort de se placer mentalement sur les ponts des navires représentés, comme la représentation de la bataille de Gibraltar de 1607 par C. Claesz van Wieringen vers 1621 :

¹ *Histoire générale de ce qui s’est passé entre les armées navales de France et celles des Rochelois...*, *op.cit.*, p. 36-37. Dans ses *True travels*, John Smith raconte aussi un combat où la salve est telle au moment de l’abordage qu’il remarque : « il faisait si sombre, qu’on voyait à peine la lumière, au milieu du feu et de la fumée ». J. Smith, *True travels, op. cit.*, p. 40.

² Voir 2.2.2. et 3.2.3.



Illustration n°40

C. Claesz van Wieringen, *L'explosion du navire amiral espagnol pendant la bataille de Gibraltar (1607)* — v.1621

Rijksmuseum, Amsterdam

Ici, la nappe de fumée semble envelopper les ponts des deux navires au premier plan.

Si l'objet principal du tableau, le navire amiral espagnol, est ici en train d'exploser — et produit donc bien plus de fumée que ce que l'on trouverait dans un combat normal — on peut néanmoins trouver des détails intéressants : notamment à l'arrière-plan, sur la gauche du tableau, ce combat secondaire où la fumée semble envelopper les ponts des navires bord à bord.



Illustration n°41

C. Claesz van Wieringen, *L'explosion du navire amiral espagnol pendant la bataille de Gibraltar (1607)* — détail

Un halo de fumée semble se dégager du pont supérieur du navire, et complètement envelopper les combattants qui s'y trouvent.

Mais aussi, au tout premier plan, cette parfaite représentation d'un canon en train de tirer, qui permet d'avoir une notion de la quantité de fumée dégagée par une pièce. Il est toutefois difficile de décider s'il s'agit là de la quantité maximale de fumée, ou bien si celle-ci va encore se déployer ou bien au contraire se dissiper.



Illustration n°42

C. Claesz van Wieringen, *L'explosion du navire amiral espagnol pendant la bataille de Gibraltar (1607)* — détail

Une autre représentation de cette bataille par van Wieringen a déjà été étudiée¹ — et l'on voit dans la partie gauche du tableau, où les navires sont abordés, une même densité de fumée partout où les navires sont au contact — même s'il est possible qu'un incendie soit aussi à l'œuvre ici :

¹ Voir 3.2.1.



Illustration n°37

C. Claesz van Wieringen, La bataille de Gibraltar (1622) - détail

Musée maritime d'Amsterdam

On remarque la grande densité de fumée sur les ponts où il semble y avoir une situation d'abordage : non seulement sur le groupe de navires tout à fait à gauche du cadre, mais aussi aux deuxième et troisième plans.

On peut aussi faire appel à ce tableau de la bataille de l'Armada en 1588 par Hendrick Vroom, véritable précurseur de la peinture marine néerlandaise. L'action ne comprend pas d'abordage, et le combat est ici représenté à mi-distance, mais l'accumulation des volumes de fumée dégagés permet d'imaginer ce que l'accumulation de ces tirs bord à bord pourrait donner.



Illustration n°43

Hendrick Cornelisz Vroom, *Septième jour de la bataille de l'Armada, 7 août 1588* (1601)

Musée d'Etat du Tyrol, Innsbruck, Autriche

On remarque l'importante quantité de fumée dégagée par un canon en train de tirer — ainsi que la couleur très sombre de cette fumée, qui doit ajouter à l'opacité du champ de bataille

Un troisième exemple utile — bien qu'hors de notre cadre géographique — peut être convoqué par ce tableau d'un combat entre navire et galères en Méditerranée par Juan de la Corte¹.

¹ Nous renvoyons aussi à sa série de quatre représentations de la bataille de Pernambouque de 1631, dont la plupart sont conservées au musée naval de Madrid. La très forte dégradation des œuvres, dont les teintes sont considérablement assombries, ne nous a toutefois pas permis de faire des reproductions de qualité satisfaisante, et elles ne sont reproduites dans aucun catalogue à notre connaissance. Certaines représentations en ligne, d'assez mauvaise qualité, sont disponibles à l'adresse <https://fundacionmuseonaval.com/Temporales/site-pernambuco/index.html>. On voit sur la série des galions en train de tirer, dégageant des volumes de fumée impressionnants — en particulier lorsque les navires sont rapprochés et que la fumée semble condensée entre les deux coques adverses.



Illustration n°44

Juan de la Corte, *Combat naval et Turcs sautant à l'abordage* (XVII^e siècle)

Musée naval de Madrid

On voit ici l'effet cumulatif de plusieurs batteries de canon adverses échangeant à très courte distance, ajouté à la fumée des mousquetades sur le pont principal — ce qui perd le navire espagnol situé au milieu dans un nuage de fumée. On perçoit aussi la fumée en train de se dissiper par certains endroits (notamment sur les deux canons situés à l'arrière tribord du navire), ce qui pose la question de la vitesse de cette dissipation, par rapport à la vitesse de rechargement : autrement dit, passé la première salve, est-il possible d'espérer y voir clair après quelques minutes ?

Pour tenter de répondre à ces questions et du fait des lourdes incertitudes quant à la précision et à la qualité de l'iconographie d'époque, il y a ici lieu de recourir autant que possible à la reconstitution, afin d'essayer de mesurer l'impression et la densité de cette fumée. Si nous n'avons malheureusement pas eu l'occasion d'avoir accès à des armes d'époque, et donc d'en juger par nous-mêmes, un certain nombre de vidéos et de chaînes Youtube sont devenues depuis quelques années des lieux de reconstitutions sérieuses, et de dialogues entre collectionneurs et passionnés. Un calcul rapide, effectué dans un précédent travail de master, avait abouti à l'estimation de volumes de fumée dégagés d'un mètre cube environ pour un mousquet¹, et

¹ Reprenant en cela les conclusions du Professeur Chaline dans son ouvrage sur la bataille de la Montagne blanche. O. Chaline, *La bataille de la montagne blanche*, op. cit., p. 41.

pouvant aller jusqu'à 3,5 mètres cubes pour un canon de gros calibre¹. Ces calculs théoriques étant néanmoins très approximatifs², et échouant à prendre en compte certaines variables (comme la diversité de qualité des poudres) ou à rendre compte d'un certain nombre de facteurs (par exemple la volatilité de la fumée), le recours à un certain nombre de reconstitutions apparaît comme une base plus stable afin d'avoir un ordre d'idée de la quantité de fumée au cœur du combat.

Les reconstitutions les plus difficiles à trouver sont naturellement celles de pièces de gros calibre : les canons de la période étant rares, chers et précieux, seul un petit groupe de musées et d'institutions patrimoniales peuvent se permettre d'effectuer des reconstitutions de tirs. On a toutefois pu trouver deux belles expérimentations :

¹ Le calcul était le suivant : une grosse pièce peut avoir une charge de poudre qui va jusqu'à 15 litres — et le dégagement de fumée de la poudre noire est selon A. Caruana de 280 fois le volume de la poudre — on aboutit à 3,4 m³ ; ce qui représente un cube d'un peu plus d'1,5m d'arête. Adrian B. Caruana, *The History of English Sea Ordnance*, Rotherfield, 1997, p. xiii.

² L'ordre de grandeur du volume de fumée dégagé par un mousquet devrait ainsi être bien inférieur à 1m³ selon ces calculs. Encore faudrait-il par ailleurs s'entendre sur ce que l'on entend par fumée : celle-ci se dilate évidemment dans l'air, il faudrait savoir à quel niveau de densité le calcul de volume est établi.



Illustrations n°45a, 45b et 45c

Reconstitution de tir de canon effectuée autour du site suédois du Vasa

<https://www.youtube.com/watch?v=f9LBGIyv0Ys>



Illustrations n°46a et 46b

Reconstitution de tir au canon par Nicholas Hall, conservateur au Royal Armouries — dans le cadre du film documentaire de la BBC « Armada: 12 days to save England » (2015)

<https://www.bbc.co.uk/programmes/p02rzxx0>

L'illustration 46a montre pareillement la quantité de fumée dégagée au moment du tir, et 46b la dissipation de la fumée après quelques dizaines de secondes (le temps exact est malheureusement impossible à déterminer à partir du film)

Ces deux reconstitutions semblent par ailleurs cohérentes avec les tirs effectués en 2001 dans le cadre des expérimentations du chantier autour de la *Mary Rose* — dont nous n'avons malheureusement qu'une seule photographie.



Illustration n°47

Tir avec une reproduction de canon en bronze, d'un calibre de 140mm de diamètre environ
Reconstitution dans le cadre du chantier de la *Mary Rose*, 2001¹

On remarque dans tous les cas le volume énorme de fumée dégagé par un tir, celle-ci étant en outre extrêmement dense à la sortie du canon — et on mesure donc l'effet cumulatif produit par plusieurs canons similaires tirant en même temps.

Quant aux armes légères, on trouve très facilement des vidéos de passionnés tirant avec des armes d'époque ou des reproductions :

¹ Les tests ont été faits avec des boulets de diamètres légèrement différents ; afin d'expérimenter le sous-dimensionnement des projectiles. A. Hildred (ed.), *Weapons of warre, op. cit.*, vol. I, p. 125-128. Voir 1.1.3.



Illustration n°48

Tir avec une reproduction de mousquet à platine à mèche (calibre .72) — 2016

<https://www.youtube.com/watch?v=Bk1oWUjS3UQ>

On remarque le volume relativement important de fumée dégagé, mais celle-ci apparaît moins dense que la fumée à la sortie du canon des expériences précédentes. La consultation de la vidéo permet de voir également la dissipation assez rapide de cette fumée en quelques secondes. L'expérience est par ailleurs cohérente avec des entretiens réalisés avec plusieurs interlocuteurs ayant tiré avec des armes d'époque.

Mentionnons toutefois les très fortes limites de ces exercices, que nous ne relayons qu'afin d'obtenir un ordre d'idée général de la quantité de fumée au combat. En premier lieu, la poudre : nous ne disposons d'abord d'aucune information sur le volume des charges utilisées, excepté pour la reconstitution de la *Mary Rose* (où le canon est testé avec plusieurs charges différentes, dans l'ordre de grandeur des charges d'époque), seule expérience dont nous ayons l'appareil critique¹. Mais les résultats étant cohérents entre eux, et émanant d'équipes de qualité (notamment dans le cas de Nicholas Hall, qui avait déjà procédé aux reconstitutions pour le dossier de la *Mary Rose* quinze ans auparavant), nous pouvons supposer qu'il s'agit de charges similaires, et relativement fidèles historiquement. Surtout, le problème réside dans la qualité de la poudre : l'équipe de la fouille de la *Mary Rose* a utilisé de la poudre noire disponible dans le commerce *Orica NPCG Black*, ce qui demeure le seul choix possible mais constitue une poudre probablement plus pure et plus puissante que la poudre d'époque². Enfin, soulignons que

¹ *Ibid.*, vol. I, p. 126-128.

² *Ibid.*, vol. I, p. 126. Soulignons en effet l'absolue impossibilité à reconstituer une poudre d'époque : les proportions en soufre, salpêtre et charbon employées par les artilleurs du XVI^e siècle sont variables, et généralement impossibles à connaître. Surtout, quand bien même on disposerait de pourcentages précis sur la composition de la poudre, on se heurterait à la limite que représente la qualité première des ingrédients, ne sachant

l'importance de la fumée sur le champ de bataille est essentiellement soumise aux circonstances fines de l'affrontement : en premier lieu, le nombre de pièces qui tirent en même temps, la distance à laquelle elles se trouvent les unes des autres, et surtout la possibilité qu'a la fumée de s'évacuer par la présence ou non du vent, et l'écart entre les navires. En d'autres termes, nous ne déterminons pas ici des valeurs absolues ni historiques, mais recoupons simplement grâce à des expériences contemporaines ce que décrivent les sources narratives et jusqu'à un certain degré picturales : une très forte importance de cette fumée, émanant en particulier des canons, et qui est empirée lorsque vient se mêler à l'artillerie un départ de feu au sein du navire¹.

La capacité à voir étant obstruée à l'intérieur du combat, c'est vers les autres sens qu'il faut se tourner pour conserver des repères — et en premier lieu vers l'ouïe. Cette dernière apparaît aussi fortement troublée, comme un corollaire de la vue embrouillée, par exemple dans un combat au large de Gibraltar en 1621 :

Les huit autres navires n'arrêtaient pas pour autant de se canonner, tirant et recevant des balles, tuant des ennemis et voyant des amis tomber. L'affaire se poursuivait au milieu de tant de flammes, et d'une fumée si pesante, avec une confusion si grande, que tout n'était que voix, grondements et cris²

C'est ici davantage dans le surplus que dans le manque que la confusion apparaît, à travers cette description poétique du brouillement des sens par tant de signaux contraires. Il faut essayer de se représenter l'accumulation sonore du cœur du combat, entre le bruit de fond de la mer, les sons permanents du navire (voiles battantes, coque grinçante, poulies frappant le bois), à quoi s'ajoutent les bruits des armes (le « tonnerre » des canons déjà évoqué³) et les bruits des hommes, entre consignes hurlées, cris de rage, et râles de douleur. Le son possède en outre un rôle à part entière dans la gestion de la bataille, comme un catalyseur de motivation supplémentaire au combat, qui transparaît à travers l'office du trompettiste, « nécessaire sur un

par exemple pas à quel degré de pureté était raffiné le salpêtre — ce qui a des conséquences considérables sur la nature du mélange, la puissance de la poudre et la quantité d'impuretés expulsées dans la fumée. Sur les incertitudes sur la production du salpêtre au début de l'époque moderne, voir E. de Crouy-Chanel, *Canons médiévaux*, *op. cit.*, p. 20-22, 26.

¹ Voir A. Jubelin, « Le feu et l'eau », art cit ; ainsi que 3.4.2.

² « 1621 — Victoria que el Armada Real de que es General Don Fadrique de Toledo tuvo en el estrecho... » Nav. XII f°119.

³ « 1621 — Viaje y suceso de los caravelones y galeones de la guarda de Cartagena de las Indias y su costa... », Nav. VI f°46 ; *Histoire générale de ce qui s'est passé entre les armées navales de France et celles des Rochelois...*, *op.cit.*, p. 36-37.

navire de guerre, car avec son instrument il encourage les amis et intimide les ennemis »¹. La trompette vise donc à soutenir les hommes — qui doivent l’accompagner au moment de l’abordage en se soudant « en un même cri »². Un récit frappant de cette importance du cri, à la fois comme liant de l’équipage, signe de détermination, et intimidation de l’ennemi, apparaît dans le récit de la prise de la caraque portugaise *Madre de Dios* par plusieurs navires anglais, au large des Açores, en août 1592 :

[Ceux du *Tiger* résolurent] qu’ils prendraient la caraque (pour laquelle ils avaient attendu [aux Açores] toute l’année) coûte que coûte, au risque de leurs vies, et même s’il fallait la brûler ou la couler. A cet effet, ils se rapprochèrent à nouveau, et avec grands bruit et clameur (d’au moins 180 hommes), qui criaient « *God and Saint George for England, a Cumberland, a Cumberland* », ils se jetèrent sur ses haubans et ses filets, combattant pêle-mêle avec sabres et piques, criant toujours (de concert avec les hommes de l’Assurance, qui attaquaient la caraque par l’autre bord, et étaient prêts à entrer dès que l’ennemi aurait tiré sa dernière charge) ; ce qui, avec l’aide de Dieu, força les Portugais effrayés à se retirer du combat, ceux-ci ne pouvant rien prononcer pour soulager leurs estomacs que « *A quo dabala est a Cumberland* ».³

Au-delà des évidents bienfaits individuels et collectifs du cri en termes de motivation — dont tous les terrains de sport du monde sont témoins — l’intéressante notion de « soulager les estomacs » est à noter. Celle-ci prend sens si on garde en tête qu’au cœur de l’action, le fait de crier a aussi d’autres mérites, notamment physiologiques : en particulier de détendre le diaphragme, et de forcer celui qui crie à respirer. Ce qui a pour conséquence de décontracter dans une certaine mesure un individu nerveux, qui autrement risque de bloquer sa respiration et donc de s’essouffler prématurément — tendance particulièrement indésirable dans un contexte aussi physiquement exigeant que le combat au corps à corps. Les hommes semblent d’ailleurs pris par une sorte de transe, le narrateur nous indiquant par la suite que malgré la

¹ Cesáreo Fernández Duro (ed.), « Diálogo entre un vizcaíno y un montanés sobre construcción de naves, su arboladura, aparejo, etc. » dans *Disquisiciones nauticas*, Madrid, 1881, vol.VI, p. 192. La fonction est d’ailleurs permanente et centrale dans les *tercios* espagnols, avec le même double objectif de rassurer les soldats et d’intimider les ennemis. René Quatrefages, *Los Tercios españoles : 1567-1577*, Madrid, Fundación universitaria española, 1979, p. 151. J-P Moreau remarque d’ailleurs que l’une des manières dont les Espagnols différenciaient un armement en course d’un armement au commerce sur un navire ennemi était la présence d’un joueur de trompette. Jean-Pierre Moreau, *Pirates : flibuste et piraterie dans la Caraïbe et les mers du Sud, 1522-1725*, Paris, Tallandier, 2006, p. 39.

² A. de Chaves, *Espejo de navegantes*, *op. cit.*, p. 383, 389 ; R. Hakluyt, *Principal navigations*, *op. cit.*, vol. VII, p. 63.

³ Le comte de Cumberland est le commandant de la flotte qui attaque la caraque. « A treatise of my Lord of Cumberland’s ships voyage, and of their taking of the great Carrack lately brought into Dartmouth. Written by Francis Seall », dans J.K. Laughton (ed.), *The naval miscellany*, *op. cit.*, vol. II, p. 108-110.

prise de possession du pont ennemi, ils continuent à crier en rythme « *a Cumberland, a Cumberland* » jusqu'à la reddition complète du navire¹.

Entremêlement des voix et des sons donc, auxquels il faut ajouter le bruit le plus puissant et le plus perturbant sans doute, qui est le fracas des canons et de la poudre noire, lequel produit une forte onde de choc lors de sa détonation. Celle-ci a pour effet de désorienter fortement les combattants sous l'effet cumulatif de plusieurs dizaines de canons, voire plusieurs centaines de mousquets et d'arquebuses, ou d'explosifs jetés à la main. Ainsi Sir Kenneth Digby rapporte-t-il qu'en 1628, lors de son affrontement avec les Vénitiens au large d'Iskenderun, le bruit des canons a brisé la vaisselle de la ville et fait éclore les œufs des pigeons voyageurs du consul anglais². Il y a donc ici plus qu'un simple bruit : mais aussi une onde de choc, laquelle se propage à une fréquence qui permet de toute évidence des dégâts à très longue portée — ce qui doit se traduire par un *blast* ou effet de souffle à courte distance.

Il faut enfin ajouter à la confusion objective de l'environnement lors de la bataille deux éléments susceptibles d'accentuer le malaise pour les soldats qui s'y trouvent : le mal de mer et l'ivresse. Le premier, auquel on songe relativement peu comme une donnée historique malgré sa familiarité au quotidien, peut devenir un obstacle majeur à la poursuite du combat, frappant les hommes d'incapacité avant le début de la bataille, comme le remarque Sir William Monson :

Une mer agitée et un temps violent rendront un homme qui n'a pas grandi en mer si profondément malade qu'ils le priveront de ses jambes, de son estomac, et de son courage — et ne lui laisseront que sa viande pour se battre³.

C'est donc d'un handicap direct et total qu'il est ici question, laissant l'individu qui y est soumis totalement dépourvu de ses moyens, donc sans défense. Le mal de mer touche principalement les membres de l'équipage les moins habitués à la navigation que sont souvent les soldats. Cet argument est d'ailleurs assez fréquemment convoqué comme une raison pour recruter autant que possible des hommes ayant une expérience préalable de la mer, comme dans cet extrait où ce fléau est évoqué :

¹ *Ibid.*

² Kenelm Digby, *Journal of a voyage into the Mediterranean, by Sir K. Digby, A.D. 1628*, Londres, Camden Society, 1868 ; cité par N. A. M. Rodger, *The Safeguard of the Sea, op. cit.*, p. 205.

³ W. Monson, *Naval Tracts, op. cit.*, vol. III, p. 434. Voir aussi Rawlinson A 192, f°390.

Ici à Séville et dans d'autres ports, il y a beaucoup d'hommes dont le revenu et le mode de vie est de servir comme soldats sur des navires qui vont et viennent des Indes, et ont l'habitude et la discipline de la mer. Il est de la première importance que lorsque vous trouverez de tels soldats vous les recrutiez dans votre compagnie [...]. J'ai vu des occasions où, sortant d'Espagne, les gens de guerre étaient bien peu à pouvoir prendre les armes à la vue de l'ennemi [excepté ceux qui avaient déjà l'habitude de ces voyages], faute de soldats étant correctement amarinés¹.

Le mal de mer est donc considéré comme une véritable maladie, et celui-ci est d'ailleurs logiquement géré par le barbier-chirurgien du bord². Ce fléau apparaît donc comme un obstacle de premier plan au bon accomplissement des tâches du soldat et du marin. On peut souligner d'ailleurs que l'amarinage n'est qu'une réponse partielle au problème du mal de mer, celui-ci n'étant pas qu'une question d'habitude puisque certaines personnes demeurent inexorablement soumis au mal de mer du fait de la disposition de leur oreille interne³. On mesure donc à quel point, ajouté au reste de l'environnement sensoriel de la bataille déjà évoqué, ce genre de handicap supplémentaire gêne et dérange au cœur de la bataille : comment faire pour continuer à avancer et à se battre, dans un environnement où l'on ne voit rien et où on n'entend pas grand-chose, lorsque l'on voit ses jambes flageoler et se dérober sous soi en prime ?

D'autant qu'un dernier élément de désorientation à ajouter au cœur de l'univers de la bataille est celui de l'alcoolémie — généralisée au cœur de du combat. Cela est bien évidemment à replacer dans le contexte plus large de l'alimentation des soldats et des marins — voire plus généralement des hommes du début de l'époque moderne — dont une bonne partie de l'hydratation passait par la bière et le vin⁴, comme autant de moyens de limiter les risques

¹ « 1574 — Memorial que dio Juan Vazquez de Olivera sobre Armadas y flotas de Indias... », Nav. XXII f°74.

² D. García de Palacio, *Instrucción náutica*, op. cit., p. 322. Sur les superstitions et les remèdes habituels au mal de mer, voir Escalante de Mendoza qui donne des conseils de bons sens (ne pas mettre pied à terre, ne pas surcharger l'estomac), J. de Escalante de Mendoza, *Itinerario de Navegación*, op. cit., p. 70. Pour une description imagée d'un équipage entier soumis au mal de mer, Eugenio de Salazar, « La mar descrita por los mareados » dans *Pasajeros a Indias*, Alianza Editorial, Madrid, José Luis Martínez, 1983, p. 289. On peut noter aussi que certains auteurs relient le mal de mer aux maladies plus générales qui se déclenchent en navigation, comme par exemple ce récit anonyme français de la bataille des Açores de 1582, qui attribue en partie la défaite au mal de mer : « la plupart de nos soldatz tombèrent malades, tant pour estre mal accommodez, principalement aux navires de Monsieur de Strosse, que pour n'estre accoustumez à la mer ; et fust bien la maladie sy grande, que l'on en jecta hors le bord plus de huit cens, avant qu'eussions jamais jamais cognoissance de terre ». B.N. Cinq Cents, Colbert, vol.29, f°580.

³ Claude Thomasset, « Conseils médicaux pour le voyage en mer au Moyen Âge » dans Christian Buchet et Pierre Chaunu (eds.), *L'homme, la santé et la mer*, Paris, Honoré Champion, 1997, p. ; C.R. Phillips, *Six galleons for the king of Spain*, op. cit., p. 155-156.

⁴ Carla Rahn Philips estime ainsi la ration quotidienne en vin à deux pintes par personne — le double lorsque les navires étaient approvisionnés en cidre (en cas d'avitaillement dans le nord de l'Espagne notamment). Le problème

sanitaires liés à l'eau¹. Il y a toutefois plus que cela dans ce contexte, et il est manifeste et habituel pour les contemporains de faire précéder tout combat d'une prise d'alcool. C'est d'ailleurs là l'un des rites essentiels à l'approche du combat, où le capitaine joue un rôle direct : la distribution de nourriture et d'alcool — qui permet de faire entrer l'équipage entier dans la phase et la temporalité du combat². Ainsi, Escalante de Mendoza énonce, lorsque le combat apparaît inévitable, que :

[Le capitaine] doit faire appeler tout le monde à la poupe, et sortir de l'entrepont la meilleure nourriture et la meilleure boisson qu'il pourra trouver. Et il doit banqueter avec eux, en leur parlant de la manière suivante : « Mangez et buvez mes frères, et agissez en gens de bien car ceci n'est rien, et Dieu notre Seigneur est et sera avec nous. »³

On trouve bien fréquemment cet usage roboratif de l'alcool, afin non seulement d'établir un moment de convivialité, au sens propre, entre le capitaine et son équipage, mais aussi de donner et transmettre du courage : on mentionne ainsi au sujet de la bataille du pertuis breton que dans l'armée royale, le matin du 6 octobre, alors que les navires rochelais approchent, « l'on fait boire du vin d'Espagne aux Soldats, on leur frotte le visage de fort vinaigre »⁴ — le vin d'Espagne étant réputé pour sa force⁵. Mais aussi au cœur du combat : John Smith recommande ainsi au capitaine dans sa *Seaman's Grammar* de faire « aller chercher sa réserve de bouteilles » au milieu du combat et de porter « un toast à vous tous, à l'avant comme à l'arrière, et que cela

est néanmoins qu'il est très difficile d'évaluer le taux d'alcoolémie du vin, qui devait grandement varier entre ceux du nord de l'Espagne comme la Galice (relativement faibles en alcool) et ceux du sud comme de Jerez (qui seraient bien plus forts). Carla Rahn Phillips arbitre pour un taux moyen autour de 15° — donc relativement fort. C.R. Phillips, *Six galleons for the king of Spain*, op. cit., p. 167, 170, 241 ; Alain Huetz de Lemp, *Vignobles et vins du Nord-Ouest de l'Espagne*, Bordeaux, Belleneff, 1967, p. 482-483. Delphine Tempère relève quant à elle la réputation bien établie d'alcoolisme des gens de mer, Delphine Tempère, *Vivre et mourir sur les navires du Siècle d'or*, Paris, France, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2009, p. 124.

¹ C. Thomasset, « Conseils médicaux pour le voyage en mer au Moyen Âge », art cit ; Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *Spain's men of the sea: daily life on the Indies fleets in the sixteenth century*, traduit par Carla Rahn Phillips, Londres, Johns Hopkins University Press, 1998, p. 144.

² Sur le sens de ce rituel, et ce qu'il signifie pour le capitaine au sein de son équipage, voir Alexandre Jubelin, « Mener au combat : le capitaine et son équipage dans l'Atlantique du début de l'époque moderne » dans *La domination comme expérience européenne et américaine à l'époque moderne*, Bruxelles, Peter Lang, à paraître.

³ J. de Escalante de Mendoza, *Itinerario de Navegación*, op. cit., p. 142. Notons que la dimension symbolique de dernier repas comme Cène n'est sans doute pas absente — en particulier quand on songe que c'est aussi le moment où les rites religieux sont accomplis. Voir 2.1.3.

⁴ *Histoire générale de ce qui s'est passé entre les armées navales de France et celles des Rochelois...*, op.cit., p. 10. L'usage du vinaigre est plus inhabituel, et n'a à vrai dire pas été retrouvé ailleurs — mais on peut supposer qu'il s'agit là de donner un effet « coup de fouet » à ceux qui s'en frictionnent, par un produit qui attaque la peau.

⁵ Le vin de Castille est même parfois considéré comme un véritable fortifiant. Alain Huetz de Lemp, *Les vins d'Espagne*, Pessac, Presses universitaires de Bordeaux, 2008, p. 66.

nous donne du courage pour une nouvelle charge »¹. Il est donc raisonnable d'estimer que les combattants sont dans la plupart des cas ivres dans une certaine mesure au cœur de la bataille, de manière évidemment inégale en fonction de la quantité distribuée et de la tolérance à l'alcool. Si cela peut certainement favoriser un certain élan de l'équipage et limiter la réflexion et les attermolements à mesure que l'ennemi se rapproche, il faut aussi envisager qu'un homme saoul n'est pas nécessairement au sommet de ses capacités de perception sensorielle, et que le voile de l'alcool s'ajoute à tous les écrans brouillant les sens au cœur du combat. Cela va jusqu'à poser problème, par exemple dans cette dénonciation par Sir William Monson des pratiques équipages des Provinces-Unies — dont on a déjà vu qu'il l'identifiait comme l'une des spécificités fortes de la manière de se battre en mer des Hollandais² :

Les Hollandais, manquant généralement de courage, ont l'habitude d'aligner des hommes et de les saouler en leur donnant de la poudre à canon à boire, avec d'autres types de liqueurs afin de les rendre saouls le plus vite possible. En plus d'être un acte barbare et non chrétien, qui les prédispose pour le diable alors qu'ils sont en danger de mort, cela se révèle souvent plus périlleux que profitable, car ayant perdu l'esprit, ils mettent le feu à leur navire où confondent leurs camarades avec les ennemis. Alors que s'ils avaient été sobres ils auraient pu combattre en bon ordre³.

Cette volonté de rendre ponctuellement les combattants hors d'eux, littéralement, par l'alcool invite donc à poser une question plus profonde, et plus psychologique sur ce cœur du combat. Remarquons en effet qu'il n'y a pas qu'une seule manière d'être hors de soi au combat, et que toute une préparation mentale entre en jeu — pour faire face à l'effroi de l'abordage, et pour tenter de surmonter le chaos.

Courage et furie

En effet, au-delà de la dénonciation — dans une certaine mesure morale — effectuée par Sir William Monson au sujet des Hollandais, il convient de questionner tous les processus qui s'attachent précisément à mettre les soldats dans un état second, pour leur permettre de se maintenir au cœur de la bataille. Un certain nombre de séquences et de rituels permettent en effet d'exalter les hommes avant le combat : l'alcool, comme on l'a vu, mais aussi des

¹ J. Smith, *A Sea Grammar*, *op. cit.*, p. 61.

² Voir 1.2.2.

³ W. Monson, *Naval Tracts*, *op. cit.*, vol. IV, p. 97.

interventions plus psychologiques qui visent à soulever l'équipage. C'est le cas notamment du discours du capitaine, essentiel à la préparation du combat¹, mais cela peut aussi prendre une dimension supérieure afin d'enthousiasmer l'équipage au sens propre — par exemple avant ce combat de 1602 :

Chaque capitaine encouragea ses hommes, ce qui fit tant pour les enhardir et les animer, que bien qu'ils fussent faibles et fébriles auparavant, ils furent ravivés et encouragés comme si un esprit s'était emparé d'eux.²

On voit ici le pouvoir des mots du capitaine donc, qui peut soulever tout un équipage pour l'amener vers le combat. La chose est encore plus sensible lorsque le discours recoupe des préoccupations religieuses : c'est ce qu'indique en filigrane la mention de l' « esprit » dans la citation de Monson, mais le phénomène est encore plus clair lorsqu'il exprime une dévotion particulière — par exemple dans ce moment de motivation tenu en 1579 :

[A la vue de l'ennemi], toute la flotte rugit de plaisir. Le général leur fit alors un discours chrétien et très réfléchi, qui aurait pu donner du courage non seulement à des Espagnols aussi braves que ceux qu'il avait avec lui, mais aussi à des femmes peureuses ; en leur disant qu'ils allaient mourir pour la foi du Christ, et en défense de leur Sainte Mère l'Eglise contre des hérétiques, luthériens, nos ennemis. Et le chapelain leur donna l'absolution, et ainsi il les fit se mettre à genoux et se confesser ce qu'ils devaient ; et ils se levèrent en promettant avec grande dévotion de mourir pour l'Église, et pour leur roi et Seigneur³.

Si le fait de convoquer la religion n'a rien d'étonnant dans un contexte aussi dramatique que la bataille — généralement tenue pour une forme du jugement de Dieu — il est toutefois intéressant de voir qu'elle est très clairement et consciemment instrumentalisée comme un ressort psychologique, permettant aux soldats d'acquérir un surcroît de courage et d'aller de l'avant. De fait, cette recherche de l'élan au combat apparaît comme une préoccupation constante dans les sources : c'est notamment toute l'idée persistante et le champ lexical omniprésent de l' « *animo* » dans les sources espagnoles — qui se retrouve, quoique de manière atténuée, dans

¹ Voir 2.1.3.

² « Sir Richard Leveson and Sir William Monson to the coast of Spain, AD 1602 », W. Monson, *Naval Tracts*, *op. cit.*, vol. II, p. 157.

³ « 1579 — Relacion delo sucedido a la parte del Armada de Su Magestad de la guarda delas Indias... » Nav. XXII f°238. Voir aussi, dans un contexte protestant, la mention de chants de psaumes au cœur du combat en 1589 — qui sert de ciment à l'équipage : « A relation of a memorable fight made the 13. of June 1591. against certaine Spanish ships & gallies in the West Indies. » R. Hakluyt, *Principal navigations*, *op. cit.*, vol. X, p. 181.

les idées parentes de « *courage* » en Angleterre¹ et de « *furie* » en France² — qui doit se transformer en courage au combat.

Cette énergie et cette motivation accumulées³ s'expriment au moment où le combat commence, sous la forme d'une excitation extrême qui devient parfois furie — et qui a pour but d'impressionner autant que possible l'adversaire au premier abord, comme le relève Escalante de Mendoza par exemple :

Les corsaires, principalement les Français, abordent toujours avec force furie et clameur, afin de faire peur et de terroriser, démontrant ainsi leur force et le fait que personne ne pourra leur résister.⁴

Il s'agit donc pour une bonne part d'impressionner et d'intimider l'ennemi dès les premiers instants. Mais cette débauche d'énergie répond peut-être plus encore à une mise en condition nécessaire pour se doter du courage et de l'oubli de soi nécessaires pour combattre au mieux, en oubliant le danger. Au cœur même du combat, on constate parfois cette espèce d'extra-corporéité d'un homme ou d'un équipage plongé dans l'action, et qui combat jusqu'à plus soif, enivré par une furie guerrière qui n'est pas sans rappeler les *berserkir* scandinaves⁵ ou la fougue guerrière grecque⁶. Par exemple lors de la bataille du pertuis breton, le navire du duc de Guise combat ainsi à outrance après avoir réussi à repousser des brûlots :

Mais dieu qui le voulut preserver de ceste malheureuze conspiration anima le courage de force brave noblesse qui estoit près la personne de Mr le duc de Guise de telle maniere quil eschapa de ceux qui conduisaient ces mauvais desseins, lesquels avoient faict estat de se sauver dans des chaloupes après l'envoi mis à exécution ; sy bien que travaillant tous si courageusement les uns à la desfence, les autres a destacher ces vaisseaux qui jettaient

¹ J. Smith, *A Sea Grammar*, *op. cit.*, p. 61.

² *Histoire générale de ce qui s'est passé entre les armées navales de France et celles des Rochelois...*, *op.cit.*, p. 36.

³ Voir 3.1.2.

⁴ J. de Escalante de Mendoza, *Itinerario de Navegación*, *op. cit.*, p. 257.

⁵ Cette figure du guerrier-fauve, entrant dans une transe guerrière similaire à celle du poète, est centrale dans les mythes scandinaves de la guerre. L'*Ynglinga Saga* les décrit ainsi : « [Les hommes d'Odin] allaient sans cote de mailles, enragés comme des chiens ou des loups, mordant leur bouclier, forts comme des ours ou des taureaux. Ils tuaient les gens et ni le feu ni le fer n'avaient prise sur eux. C'est ce que l'on appelle fureur des *berserkir* » (chapitre 6). Cité et traduit par Régis Boyer, *Yggdrasill : la religion des anciens Scandinaves*, Paris, Payot, 1992, p. 160.

⁶ C'est là notamment le thème du μένος dans l'*Illiade*, la fougue guerrière qui saisit le corps du héros, décuple ses forces et l'amène au-delà de sa nature d'homme. Le parallèle entre ces deux mythes et ses limites a été détaillé par Georges Dumézil, « Fougue et rage dans l'*Illiade* » dans *La courtisane et les seigneurs colorés et autres essais. Vingt-cinq esquisses de mythologie*, Paris, Gallimard, 1983, p. 181-191.

flammes impetueuses en quantités plus de la grosseur de deux maisons a l'endroit de la poupe, qui commançoit desia a brusler, ce questant aperceu par Monsieur le Général commanda incontinent une de ses galeres a sadvancer vers le feu [...]. Nonobstant ce il alla batant si furieusement une escouade de vaisseaux de lennemy quil les contraint de se retirer a la faveur de leur fort de Ré. Si bien que ce galion fut aperceu faire des merveilles, chacun des nostres semploya fort bien a les attaquer de toutes parts ainsi quils se rencontraient¹.

On voit dans cette citation non seulement l'oubli de soi et du danger propre à cette furie guerrière mais aussi l'effet d'entraînement que celle-ci peut induire, et donc en quoi elle peut dans une certaine mesure s'auto-entretenir à l'échelle d'une troupe ou d'une flotte, les plus furieux encourageant les autres, et en retour.

Rester efficace et opérant

Néanmoins, cette furie et ces dérèglements ne sont pas sans inconvénients ; en ce que l'énergie qu'ils commandent est aussi porteuse de désordres, et donc de vulnérabilités au combat. C'est ce que montre notamment Escalante de Mendoza, selon lequel la furie initiale des corsaires peut facilement être contrée par de la patience et de l'organisation ; notamment en se mettant en action à contretemps par rapport à l'ennemi, une fois la première vague passée :

Quand ces corsaires verront leur furie s'essouffler et auront fini de sauter sur notre navire, et que vous verrez que leur élan s'amointrit ; alors doit s'élever d'un seul mouvement le courage des hommes qui demeureraient sous la *jareta* et ne faisaient mine que de se défendre, et ils sauteront avec furie et discernement, courage et détermination sur le navire ennemi.²

Même si l'on peut émettre un certain scepticisme sur la capacité d'un équipage à combattre avec « furie et discernement », le constat des risques que présente la mêlée et l'état second dans lequel on s'y trouve est largement partagé. Par Alonso de Chaves, entre autres, qui pointe les défauts fréquents qu'on trouve au cœur du combat : il rappelle qu'il faut « avoir grand soin de ne pas tirer sans balle, comme cela arrive très souvent au milieu de l'empressement du combat », et invite à prendre garde à bien songer à viser avant de regarder, contrairement à « ceux qui veulent tirer trop vite et qui ne prêtent pas attention au danger » et risquent de tirer sur d'autres membres de l'équipage³. Un mémoire conservé aux archives des Indes fait même

¹ « Relation anonyme » B.N. Dupuy 100, f° 121.

² J. de Escalante de Mendoza, *Itinerario de Navegación*, *op. cit.*, p. 257.

³ A. de Chaves, *Espejo de navegantes*, *op. cit.*, p. 282-283.

état de membres d'équipage qui « ne servent à rien au moment du combat, et souvent viennent même à tuer le camarade qui se trouve devant ou à côté d'eux » d'un coup d'arquebuse¹. Le danger est bien de perdre la main sur des hommes inattentifs au cœur du combat, alors que l'enjeu est maximal et que l'efficacité est un objectif central du moment.

Il est dès lors nécessaire de mettre en place des stratégies pour garder le contrôle sur cet univers chaotique, et ainsi pouvoir continuer le combat sans s'y consumer. C'est là notamment le rôle de l'organisation au cœur de la bataille, que détaille par exemple Sir Walter Raleigh dans des instructions de flotte :

Le *master* et le *boatswain* devront désigner un certain nombre de marins pour chaque voile, et un aide du *master* pour chaque groupe de marins ; afin que chacun connaisse son rôle et que les choses puissent être accomplies sans bruit et sans confusion — et aucun homme ne doit parler à part les officiers.²

Si la consigne d'un silence total est sans doute ambitieuse, l'objectif général demeure d'arriver en situation de manière structurée, afin que l'organisation du navire puisse faire face au désordre qu'induit inévitablement le combat. Cela passe tout d'abord par une répartition claire des postes, afin de lever tout doute, comme l'ordonne Don Martin de Padilla :

Le capitaine d'artillerie répartira ses hommes à leurs postes de combat, de manière qu'au moment de besoin, personne ne marche sur le pont en se gênant le uns les autres.³

Puis, une fois que les consignes sont claires et que la place de chacun est connue, l'enjeu est de pouvoir maintenir cette organisation en continuant à transmettre des consignes au cœur du combat. C'est en vue de cet objectif qu'entre en jeu toute l'armature que constituent les officiers au cœur du combat, lesquels se répartissent sur tout l'espace du vaisseau afin de continuer à commander directement⁴. Ces consignes sont principalement sonores, ce qui permet de percevoir les ordres sans pour autant s'arrêter de combattre contrairement à un signal visuel par exemple, qui exigerait du combattant qu'il distraie son attention. Mais au-delà des voix dont la portée est forcément limitée, des instruments sont utilisés pour relayer ces ordres : la trompette

¹ « 1595 — Mémoire de l'*artillero mayor* soumis à la Casa de contratación », AGI Indiferente General legajo 2007.

² J.S. Corbett (ed.), *Fighting instructions, 1530-1816*, op. cit., p. 41-42.

³ « Années 1590 — Instrucción de Don Martin de Padilla, que los capitanes de Infanteria y de los Navios del Armada han de guardar y cumplir », Nav. III f°314

⁴ Sur la place des officiers et notamment du capitaine au cœur du combat, voir 3.3.3.

par exemple, peut être utilisée pour rallier les hommes comme pour coordonner l'action d'une flotte au combat¹ ; le sifflet également, qui apparaît comme un outil fascinant pour diriger l'action des marins et des soldats au cœur du navire sans avoir à parler. Cet objet, traditionnellement associé aux galères où il rythme le travail des rameurs, apparaît à bord des navires atlantiques dès le début de la période², pour les trois ou quatre officiers principaux du bord, qui doivent en être seuls pourvus³ : bien que les sources sur la question soient rares et elliptiques, on comprend qu'il constitue à la fois un outil d'encouragement, et une modalité de transmissions des consignes. On se prend ainsi à rêver de pouvoir reconstituer les codes sans doute élaborés qui devaient régir cette communication, étant donné la complexité des manœuvres à bord du navire, qui peuvent apparemment être commandées par un simple son à un ton :

Le *master* commande le virement, le hissement ou l'abaissement de la vergue, l'affalement ou l'envoi d'une voile : cela part d'un simple son du sifflet du *master*, que le *boatswain* reprend avec le sien — et dispose les marins à faire leur travail, chacun sachant par le sifflet quoi faire.⁴

Cela laisse aussi des pistes pour imaginer le brouhaha incessant déjà évoqué au cœur de la bataille, rajoutant des instruments de musique à l'empilement des cris et des grondements — qui devaient apparaître comme des encouragements au milieu des cris de douleur et des lamentations. Ainsi, cette description d'un combat vers Gibraltar en 1591 :

Pendant tout ce temps, on se battit de manière cruelle et meurtrière des deux côtés, et la trompette du Centurion sonna fortement aux endroits des combats meurtriers, en encourageant à se battre virilement contre leurs ennemis. De l'autre côté, il n'y avait aucune musique guerrière sur les galères espagnoles, mais uniquement leurs sifflets d'argent, qu'il faisaient fortement jouer à leur grande satisfaction.⁵

¹ « 1628 — Ordre que Monseigneur le Cardinal de Richelieu veult estre gardé et observé par le Chevalier de Vallance commendant les vaisseaux de l'armée devant la Rochelle », B.N. Dupuy 100, f°244.

² Lors du combat de la Cordelière, le cadavre de l'amiral anglais Howard aurait ainsi été reconnu grâce au grand sifflet d'or qu'il portait autour du cou. Alfred Spont (ed.), *Letters and papers relating to the war with France (1512-1513)*, Londres, Navy Records Society, 1897, p. 144-145.

³ N. Boteler, *Dialogues*, *op. cit.*, p. 16 ; W. Monson, *Naval Tracts*, *op. cit.*, vol. IV, p. 20 ; P.E. Pérez-Mallaina Bueno, *Spain's men of the sea*, *op. cit.*, p. 82.

⁴ W. Monson, *Naval Tracts*, *op. cit.*, vol. IV, p. 33.

⁵ R. Hakluyt, *Principal navigations*, *op. cit.*, vol. VII, p.83.

Le cœur du combat apparaît donc comme un chaos. Chaos spatial évidemment, dans deux navires enchevêtrés où les hommes meurent de toutes parts, mais aussi et surtout chaos sensoriel, où les acteurs du drame peinent à comprendre ce qu'il s'y passe — et dans une certaine mesure cherchent à s'y anesthésier, par l'exaltation des mots ou par l'étourdissement des sens. Au milieu du brouillard, demeure pourtant la réalité de la guerre et du combat, où les hommes sont tués et mutilés dans des proportions qu'il reste à présent à détailler.

3.3.2. Blessures et dégâts au combat

En effet, si l'abordage se caractérise comme un moment si terrifiant, et déroutant, c'est aussi parce que le danger y est omniprésent, et que l'on peut à tout moment tomber, frappé par la multitude des armes et des ennemis — victime d'une manière de combattre particulièrement consommatrice en hommes et en corps. Escalante de Mendoza souligne ainsi au sujet du combat rapproché que « même lorsque l'on est vainqueur, on demeure tout de même loin de ses terres, défait et chargé de morts et de blessés »¹, comme un rappel des ravages causés par ces combats. Aussi faut-il s'intéresser de plus près à ces douleurs et à ces dommages : de quoi mourait-on à l'abordage, et quels étaient les principaux dangers pour un équipage montant à l'assaut ?

Douleurs et laconisme

Une première remarque à ce titre doit concerner les sources, et ce qu'elles font de ces blessures — ou plutôt ce qu'elles n'en font pas, tant il est difficile de véritablement évaluer la nature des dégâts sur un équipage. Les bilans de blessés, lorsqu'ils existent, sont en effet plus souvent quantitatifs que qualitatifs² — et peinent donc à rendre compte des contours précis du combat. D'autant que les blessures se trouvent fréquemment recouvertes d'un voile de silence viriliste, considérant le blessé ou la blessure comme une dégradation de la bravoure des combattants — et donc comme un détail à passer sous silence autant que possible. On trouve ce mode de pensée explicité par exemple dans ce récit de combat de 1621 au large de Cuba :

Dans les batailles, les hommes forts ne sentent pas les blessures, ou s'ils les sentent ils désirent plus la mort que perdre un seul degré dans leur honneur ; et ceux qui désirent mourir ainsi avec honneur vaincront facilement³.

L'omniprésence de la notion d'honneur est en effet un phénomène permanent — normal pour l'époque et partie intégrante de la relation des acteurs au combat — mais qui agit comme un filtre entre l'historien et le déroulement concret de l'action, dont les descriptions sont aplaties

¹ Escalante de Mendoza, « Medios navegación de armadas » - AGI Patronato 260, n.2, r.45.

² Voir par exemple « 1580 — Relacion de la victoria que el General Pero Menendez Marques gobernador de las Provincias de la Florida consiguio de un cosario frances... » Nav. XIV f°370, ou C. Fernández Duro, *La conquista de las Azores en 1583, op. cit.*, p. 292. On y trouve des bilans simples du nombre de blessés et de morts par navire, qui ne prend jamais en compte la nature des blessures ou l'identité des blessés

³ « 1621 — Viaje y suceso de los caravelones y galeones de la guarda de Cartagena de las Indias y su costa... », Nav. VI f°46.

et le sens surexpliqué par la réaffirmation constante de la recherche de l'honneur. On trouve ainsi quelques pages plus loin dans le même récit :

Deux marins et un jeune homme moururent, qui faisaient partie de ceux qui n'hésitaient pas à mourir pour la patrie, ce qui est une chose si souhaitable, et ils montrèrent toute la valeur du sang et des traditions des Espagnols, dont les corps sont faits pour travailler et être mis à l'épreuve, et les esprits disposés à la mort¹.

On comprend dès lors, à l'intérieur de ce cadre général où l'honneur et l'impassibilité dirigent tout, que la mention des faiblesses du corps, des défaillances et des défaites passe au second plan. Cette omission pour des raisons que l'on pourrait qualifier de culturelles se double par ailleurs d'une attitude générale de tolérance à la douleur, dont on ne saurait surestimer la différence par rapport aux temps contemporains. Il notamment frappant de constater la hauteur du seuil qui détourne les hommes du combat, c'est-à-dire le niveau de tolérance aux blessures, aux amputations parfois ; sans que les hommes ne cessent pour autant le combat. Comme le remarque ainsi Pascal Brioiist, « la résistance des hommes de ce temps à la douleur demeure un sujet d'étonnement. Dans les traités d'escrime et dans les témoignages de duels, les escrimeurs n'hésitent pas, pour sauver leur vie, à agripper la lame aiguisée de leur adversaire, quitte à y laisser un ou deux doigts. Pire encore, William Clowes, chirurgien anglais, évoque le cas d'un soldat transpercé d'un coup d'épée et qui retire lui même l'épée fichée dans son corps »². On trouve aisément des histoires similaires dans les combats qui nous intéressent : ainsi par exemple, dans le même combat de 1621 au large de Cuba, le narrateur loue la bravoure du « capitaine Martin Vazquez de Montiel, [blessé] de deux balles d'arquebuse dans les parties les plus douloureuses [*partes dolorosisimas*], et bien qu'il ait reçu ces blessures quasiment au début de la bataille, il ne manqua pas de s'occuper de toutes les choses importantes »³. Quelle qu'ait été la nature exacte de ces blessures⁴, il est frappant de constater la présence et la permanence

¹ « 1621 — Viaje y suceso de los caravelones y galeones de la guarda de Cartagena de las Indias y su costa... », Nav. VI f°48. On peut noter que l'on trouve des considérations similaires, et en tout cas une disposition d'esprit identique dans les sources anglaises, par exemple autour du combat du *Revenge* et de la figure de sir Richard Greenville — dont l'ardeur au combat et l'absence de considération pour ses blessures est un élément central de la légende. R. Hakluyt, *Principal navigations, op. cit.*, vol. VII, p. 45-46.

² Pascal Brioiist, Hervé Drévilion et Pierre Serna, *Croiser le fer : violence et culture de l'épée dans la France moderne : XVIe-XVIIIe siècle*, Seyssel, Champ Vallon, 2002, p. 35.

³ « 1621 — Viaje y suceso de los caravelones y galeones de la guarda de Cartagena de las Indias y su costa... », Nav. VI f°48 ; voir aussi « 1638 — Relación que D. Carlos de Ibarra envió de la Mar... », Nav. VII f°18.

⁴ Il est difficile de savoir à quoi cette expression correspond : s'il s'agit simplement de parties véritablement particulièrement douloureuses (par exemple la zone du ventre et de l'estomac, qui non seulement est fortement innervée mais entraîne une hémorragie lente), ou bien d'un euphémisme (par exemple pour les testicules).

au feu pendant un combat de plusieurs heures d'un officier blessé sévèrement de deux arquebusades — c'est-à-dire de la capacité à mettre de côté les douleurs de la chair quand une situation de vie et de mort est en jeu.

Cela étant dit, à l'intérieur de ce cadre général, une attention plus poussée est généralement prêtée par les sources aux blessures lorsqu'il s'agit de personnages notables — essentiellement en raison de leur importance stratégique dans le déroulement du combat¹, mais aussi pour magnifier la bravoure et la dureté au mal de la personne en question. En d'autres termes, les blessures sont ainsi convoquées non plus comme des défaillances de la chair, mais comme des indices de la bravoure exceptionnelle d'un personnage qui s'y expose, et qui poursuit le combat malgré ses souffrances. Ainsi par exemple, fin août 1638, ce combat entre Hollandais et Espagnols au large de La Havane :

Il y eut 23 morts qui ne soufflèrent mot, et 50 blessés : parmi eux Don Carlos [de Ibarra, capitaine général de la flotte des Indes] qui voulut se saisir d'une bombe incendiaire qui était tombée à ses pieds, laquelle explosa et le blessa au visage, au bras et à la cuisse, mais il ne cessa pas pour autant d'être à son poste, donnant les ordres nécessaires à ce qui devait être fait, car ces blessures n'étaient pas de nature à le faire cesser de se tenir debout. Le capitaine et les gentilshommes passagers et camarades de Don Carlos méritèrent beaucoup ce jour-là, par la bravoure qu'ils démontrèrent.²

Impassibilité donc, et exemple glorieux du capitaine général de la flotte qui ne saurait se laisser arrêter par des blessures, et donnerait ainsi le ton pour ses hommes. Le récit se prolonge d'ailleurs avec l'amiral de la même flotte qui se trouve aussi blessé et refuse les intimations de l'auteur — un ecclésiastique embarqué sur son navire — de se mettre en sécurité :

Ils avaient déjà tué notre capitaine, et notre Amiral était salement blessé au bras par une balle de mousquet, ce qu'il avait seulement bandé avec un mouchoir ; et continua d'aider en tout, avec vigilance et soin — ce qui m'apprit à quel point j'avais été en tort peu avant. En effet, ne m'étant jamais trouvé dans un tel combat, et jugeant qu'il serait bon qu'il se retire dans une partie quelque peu sûre afin que nous ne soyons pas privé de chef ni de commandement, car notre capitaine était déjà mort. Je lui avais alors dit : « *Señor* Amiral, pour l'amour de Dieu, Votre Majesté devrait se retirer de ce danger. Nous n'aurons plus de

¹ L'absence du capitaine met en effet en danger toute la capacité du navire à combattre. Voir R. Hakluyt, *Principal navigations, op. cit.*, vol. VII, p. 123. Voir aussi 3.3.3.

² « 1638 — Relación que D. Carlos de Ibarra envió de la Mar... », Nav. VII f°18.

gouvernement si quelque chose vous arrivait, malheur qui nous condamnerait tous ». Il se fâcha alors fortement contre moi, et me dit durement (étant un gentilhomme notoirement irascible) de m'en aller de là, et c'est à ce moment qu'ils le blessèrent au bras.¹

L'Amiral ici non seulement s'oublie (ne prenant que rapidement soin de ses blessures), mais semble aussi s'offusquer de la perspective de se retirer en sécurité — comme s'il était malséant d'envisager qu'il préserve sa personne. En effet, l'abandon de soi du commandant se combine avec le souci des autres, mis en valeur par contraste ; et quelques lignes plus loin, cet Amiral prend soin de se soucier de tous ses hommes avant de lui-même ; dessinant en filigrane un portrait robot du bon commandant :

Au moment où se retira l'ennemi, qui s'éloignait de nous, notre bon gentilhomme et amiral Don Pedro de Ursua, avant de s'occuper du soin et de la guérison de son bras, s'occupa de celle de tous les blessés, et de leur confort, en allant les voir tous en personne, et et se souciant de ce dont ils avaient tous besoin, en ordonnant de qu'on leur donne ce qu'il leur fallait.²

Les blessures des personnages d'importance sont donc parfois notées, mais seulement en ce qu'elles s'inscrivent dans un cadre plus général, qui est celui de la narration de leur bravoure et de leurs vertus. La blessure apparaît donc comme un élément concret et matériel de l'honneur et de la valeur ; comme un témoin des vertus du gentilhomme, qu'il porte sur son corps.

Des blessures et des hommes

Au-delà de ce cas et de ce cadre particulier, il faut aussi envisager les blessures comme un indice, et une porte ouverte sur la manière dont le combat se déroulait pour tout l'équipage, et dont les hommes s'y maintenaient ou périssaient. Les mentions dans les récits de batailles sont malheureusement bien trop rares, et toujours insuffisamment détaillées, pour permettre une étude quantitative des types de blessures au cours de la période (ce qui nous aurait permis d'étudier finement l'augmentation de l'importance de l'artillerie au combat par exemple), mais on peut tout de même construire plusieurs catégories qui permettent d'envisager la diversité des risques qu'encourent les participants au combat rapproché.

¹ « 1639 — Copia de una carta que escribio el Padre Fr. Juan Lainez, en que le da cuenta del viaje de los galeones, batalla con pie de palo y otros sucesos... » Nav. XXIV f°269-270.

² *Ibid.*, f°270.

Le premier type de blessures, de très loin le plus fréquent, concerne les dommages infligés par des armes légères : mousquets ou arquebuses. On peut par exemple, pour s'en rendre compte, prendre l'un des seuls bilans de blessures détaillé à notre disposition, celui du galion *San Mateo* à la bataille des Açores de 1582 :

D. Pedro de Tassis, *veedor general*, brûlé au visage et à la main droite par une pièce ennemie.

D. Godofre de Bardají, deux arquebusades, l'une qui lui a traversé le bras droit, et l'autre qui l'a légèrement touché dans le dos.

Gaspar de Sosa, blessé légèrement à la cuisse d'une écharde de bois.

D. Felix de Aragón, une arquebusade qui est entrée au niveau du bras, et qui est sortie par le dos.

Le capitaine Rodavalle, brûlé au visage et aux mains

Le capitaine Villalobos, brûlé sévèrement au visage et aux mains, si bien que l'on craint qu'il ne perde la vue.

Juan Fernandez Galindo, une arquebusade qui lui traverse la jambe.

Hernando de Medinilla, une arquebusade qui lui a traversé le genou.

Le sergent Francisco de Villarroel, une arquebusade qui lui a traversé la main droite.

Le capitaine Rosado, deux arquebusades, l'une à la tête, et l'autre dans le corps, qui a traversé.

D. Gonzalo de Caravajal, lieutenant du *maestre de campo*, une arquebusade dans la main.

D. Pedro de Luna, sergent dudit *maestre de campo*, une arquebusade qui lui a traversé la main droite.

Lope Gil, aide du sergent major, brûlé sévèrement au visage et aux mains.

Alonso Pérez de Vallejo, soldat très distingué, trois arquebusades.

Le sergent Rojas, une mousquetade qui lui a brisé la cuisse.

Le sergent Espeleto, une arquebusade dans le dos.

Le sergent Fuentes, deux arquebusades, une qui lui a traversé la mâchoire, et une autre qui lui est entrée dans le dos.

Le *maestre* du galion, une arquebusade qui lui a brisé le tibia.

Le pilote Bastián Gómez, une arquebusade dans le bras près de la main.¹

On peut donc constater que sur 19 blessés mentionnés sur cette liste, qui constituent un échantillon que l'on espère représentatif², 14 le sont par des armes légères (arquebuse ou mousquet), 4 sont brûlés, et un est blessé par une écharde. Cette importance des blessés par armes légères est remarquable : elle est évidemment en lien avec les conditions de combat du *San Mateo* lors de la bataille, qui bataille bord à bord avec les deux principaux navires français sans jamais que ceux-ci ne réussissent à l'aborder³. Mais cette supériorité des blessures par arquebuses et mousquets par rapport à d'autres types de dégâts à distance ne fait aucun doute et est largement partagée⁴. On peut également signaler l'insistance du narrateur sur la question de savoir si les balles ont traversé (ce qui est le cas pour la quasi-totalité) ou sont restées logées dans les blessés (par exemple pour le malheureux « sergent Fuentes ») — ce qui modifie sensiblement le pronostic, car une balle coincée implique d'intervenir ultérieurement pour retirer le projectile, afin d'éviter une infection. Notons enfin que le fait que ces balles traversent dans la plupart des cas indique la grande puissance à l'impact de ces projectiles (qui réussissent à déchirer les chairs), notamment tirés à courte distance.

La deuxième catégorie courante est celle des brûlures. Il est difficile d'affirmer avec certitude par quoi elles sont produites (et à quoi correspond la « pièce » qui blesse le *veedor general*), mais on peut formuler l'hypothèse des engins incendiaires, dont on a déjà vu

¹ C. Fernández Duro, *La conquista de las Azores en 1583*, *op. cit.*, p. 328-330.

² Il est probable qu'il s'agisse ici des blessés les plus importants seulement, car une autre liste en compte 74 (sans donner le détail des blessures toutefois). On pourrait alors émettre l'hypothèse d'un effet de sources : par exemple considérant que les officiers sont moins souvent en première ligne et donc risquent moins d'être touchés par des armes blanches — mais aucune source ne vient le confirmer directement, et il s'agit là du seul document permettant de réfléchir aux blessures à partir d'un échantillon un peu étendu. *Ibid.*, p. 292.

³ *Ibid.*, p. 320-324.

⁴ Voir par exemple le récit de la bataille franco-espagnole de 1621 au large de La Havane : on compte un capitaine blessé puis tué d'une balle dans la gorge et d'une autre dans la joue, un autre touché de deux arquebusades, un soldat tué d'une autre balle dans la gorge, et enfin un soldat au bras et à l'épaule fracassés par un boulet « 1621 — Viaje y suceso de los caravelones y galeones de la guarda de Cartagena de las Indias y su costa... », Nav. VI f°47-48. Ou encore la bataille du pertuis breton, où plusieurs gentilshommes proches du duc de Guise sont abattus par des mousquetades à côté de lui. « Relation anonyme », B.N. Dupuy 100 f°121 ; ou encore une bataille hispano-hollandaise de 1602 au large de l'Ecluse, où presque toutes les blessures sont par mousquetades : « 1602 — Batalla naval entre Federico Espinola con los cismaticos rebeldes... », Nav. V f°89.

l'importance au cœur du combat¹. Encore à la fin de la période, Sir Henry Mainwaring décrit ainsi ces engins :

Les engins incendiaires [fireworks] sont tout type de recettes d'artifices appliquées à n'importe quel type de machine, d'arme ou d'instrument, que l'on utilise pour mettre le feu aux coques, aux voiles ou aux mats d'un navire pendant le combat. Il y en a de nombreuses sortes, mais les plus souvent utilisés en mer sont ceux-ci : *fire-pots*, *fire-balls*, *fire-pikes*, *trunks*, *brass-balls*, *arrows with firework*, et d'autres similaires. Dire tout ce qui concerne ceux-ci demanderait un discours plus long que ce que j'entends faire ici.²

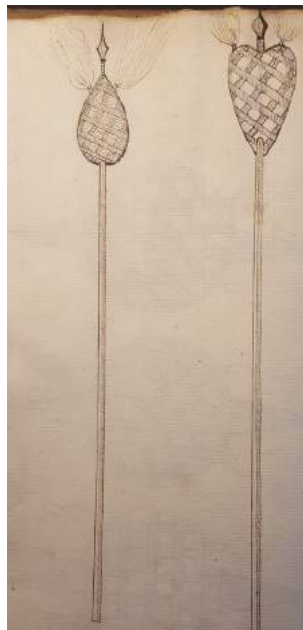


Illustration n°49

*Firepikes*³

¹ Voir 3.1.2.

² G.E. Manwaring (ed.), *The life and works of Sir Henry Mainwaring*, *op. cit.*, vol. II, p.147-148.

³ Rawlinson A192. Rappelons ici que le principe de la lance à feu est à peu près aussi ancien que la poudre, puisqu'on en trouve des indices dans des sources chinoises du XIVe siècle. E. de Crouy-Chanel, *Canons médiévaux*, *op. cit.*, p. 16.

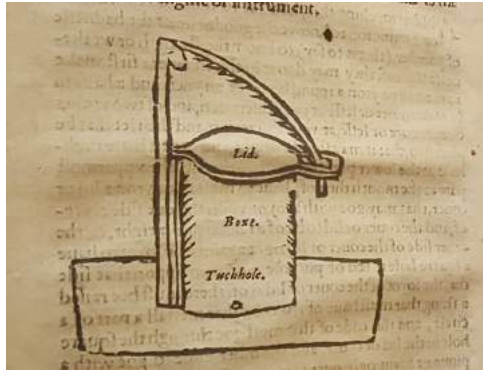


Illustration n°50

Engin incendiaire¹

On voit qu'il s'agit ici d'un pot en métal, solidement fermé à l'aide d'une crémaillère, qui doit donc disperser des éclats de métal à l'explosion — ce qui est le principe même de la grenade.

D'une manière générale, l'insistance constante sur la capacité à mettre le feu au navire ennemi au cours de la période² renforce l'importance de ce type d'armes, et en aval provoque un certain nombre de brûlures directes ou indirectes : soit en tentant d'éteindre un feu, soit directement par l'explosion de ces engins incendiaires qui comprennent de la poudre³, et risquent donc d'exploser. C'est le cas déjà mentionné au cours de la bataille de 1639, où « Don Carlos [de Ibarra, capitaine général de la flotte des Indes] voulut se saisir d'une bombe incendiaire qui était tombée à ses pieds, laquelle explosa et le blessa au visage, au bras et à la cuisse »⁴.

Dans un contexte d'abordage en bonne et due forme en revanche, les blessures qui se multiplient sont celles par armes blanches — et notamment par piques, dont on aurait tort de minimiser l'importance tout au long de la période⁵. Le combat bord à bord s'y prête particulièrement bien, les armes blanches pouvant former en quelque sorte un rempart pour empêcher les abordeurs d'entrer — notamment les piques longues. Ainsi par exemple, dans le combat franco-espagnol de 1579 au large de La Havane, les Espagnols ne parviennent pas à

¹ W. Bourne, *Inventions or devises*, *op. cit.*, p. 40.

² Voir A. Jubelin, « Le feu et l'eau », art cit.

³ W. Bourne recommande en effet de toujours mettre de la poudre dans ces engins, faute de quoi leur effet notamment psychologique apparaît insuffisant. W. Bourne, *Inventions or devises*, *op. cit.*, p. 40.

⁴ « 1638 — Relación que D. Carlos de Ibarra envió de la Mar... », Nav. VII f°18

⁵ La pique est en effet loin de s'effacer au profit de l'épée par exemple, car elle permet une allonge satisfaisante bord à bord, comme une bonne puissance — au besoin en étant raccourcie sous forme de demi-pique au combat très rapproché. Voir la question de l'armement de l'abordage en 3.2.2., et notamment la description de l'armement nécessaire par Boteler. N. Boteler, *Dialogues*, *op. cit.*, p. 262.

pénétrer sur le navire capitaine français faute de place, car ils ne peuvent passer que par la proue de leur propre *Capitana*. Ils sont donc reçus « avec force piques sans pouvoir répondre, et les trois premiers passés reçurent beaucoup de blessures et furent en péril mortel car il n'était pas possible de les défendre à coups de piques ni d'entrer avec eux »¹. D'où un bilan de blessures qui inclut fortement des armes blanches (même si les arquebusades sont toujours présentes) :

On [connut l'issue du combat²] par les blessures très honorables qui parurent sur les soldats qui étaient sur le navire ennemi, en particulier ledit sergent major Diego de Zayas, qui fut blessé au bras et reçut des coups de piques, qui grâce à ses protections ne firent que peu de dommages ; le *contador* s'en tira avec trois blessures dans les jambes, et une à travers une peau de buffle qu'il portait, et un coup de pique très dangereux au niveau du tétou gauche, qui s'arrêta au plastron qu'il avait double, et qui lui fit une très grosse marque. Le soldat Bergara reçut à leur bord une arquebusade qui lui traversa les reins, dont il semble qu'il ne réchappera pas ; et un artilleur très brave nommé Domingo, qui se trouvait sur le bout-dehors afin d'accrocher le grappin sur le navire ennemi, s'en tira avec une arquebusade dans la cuisse et avec un drapeau en queue de coq [*una bandera rabo de gallo*]³ qu'il leur enleva depuis le bout-dehors de notre *capitana* ; et un caporal Ginea reçut une arquebusade dans le torse. Il y a bien d'autres blessés, que je ne nommerai pas pour éviter d'être trop long, mais ils tuèrent le soldat Joan de Ponte d'un coup de pique, alors qu'il se trouvait près du général.⁴

On retrouve le même phénomène au moment de la prise du *Madre de Dios* en 1592, bord à bord et au plus près, ou encore du combat au large de Cuba de 1621 où les Espagnols sautent sur la *jareta* ennemie : les ennemis étant bord à bord ou entrés dans le navire ennemi, les armes à feu ne permettent pas un rechargement assez rapide pour être efficaces ; ce qui aboutit à une forte proportion de blessures par armes blanches⁵.

¹ « 1579 — Relacion delo sucedido a la parte del Armada de Su Magestad de la guarda delas Indias... » Nav. XXII f°244.

² Le combat se passe de nuit, aussi le narrateur explique-t-il n'avoir pas pu bien voir le déroulé précis des événements.

³ On peut se demander s'il s'agit là de la forme ou des couleurs de la bannière — mais il semble que la flamme *rabo de gallo* ait été le drapeau de la ville de Jerez de la Frontera.

⁴ « 1579 — Relacion delo sucedido a la parte del Armada de Su Magestad de la guarda delas Indias... » Nav. XXII f°243-244.

⁵ On se souvient qu'un mousse par exemple meurt transpercé par une pique en sautant sur le navire ennemi en 1621 : « 1621 — Viaje y suceso de los caravelones y galeones de la guarda de Cartagena de las Indias y su costa... », Nav. VI f°48. Voir aussi la prise de la *Madre de Dios* en 1592, où le narrateur est blessé à la cuisse par un coup de pique. J.K. Laughton (ed.), *The naval miscellany, op. cit.*, vol. II, p. 118.

Enfin, les pièces d'artillerie lourde entraînent une proportion étonnamment faible de ces blessures. Il n'est toutefois pas très surprenant de constater que les boulets proprement dits ne sont pas une très forte source de blessures, étant donnée la difficulté à avoir un rythme de feu important¹, et surtout le fait que ceux-ci visent davantage les coques, dans l'objectif d'infliger des dommages structurels significatifs (un boulet pour tuer une personne — quand une balle d'arquebuse peut arriver au même résultat pour une fraction du coût et du temps de chargement — n'étant pas un rendement très satisfaisant). On en trouve toutefois des occurrences ponctuelles, comme ce capitaine espagnol en 1579 qui a la chance de voir un boulet lui passer entre les jambes², ou un soldat espagnol qui meurt en 1639 dans la Manche d'un coup de canon qui lui arrache un bras³. Mais celles-ci sont véritablement exceptionnelles, quoiqu'assez spectaculaires : mentionnons par exemple la mort de Francisco Espinola en août 1602, au large de l'Ecluse face à des galions hollandais, ainsi décrite :

Enfin il vint d'un navire ennemi le boulet d'une pièce orangiste, qui frappa le capitaine, lui enlevant la main qui serrait encore son épée. Les morceaux de son bras, sa main, la garde de l'épée et un tiers de la lame, l'atteignirent alors au visage, le défigurant tellement que ses traits devinrent irreconnaissables. Le boulet de canon entra ensuite dans son estomac, lui déchirant tout ce côté du corps, dispersant ses entrailles sur le pont de la galère. Il tomba ainsi, un bras emporté et l'autre défait, et on trouvait sur son corps vingt-deux blessures.⁴

Mort horrible donc — et décrite avec une abondance étonnante de détails, peut-être pour détailler le corps glorieux d'un général meurtri — mais qui permet d'avoir une image des dégâts que peuvent faire les plus grosses pièces du temps sur un corps humain ; heureusement rares. Surtout, on s'attendrait à trouver plus de dégâts faits soit par les débris provenant des impacts de canons comme les échardes⁵, soit surtout par les projectiles antipersonnels dont beaucoup

¹ Voir 1.1.3.

² « 1579 — Relacion delo sucedido a la parte del Armada de Su Magestad de la guarda delas Indias... » Nav. XXII f°244.

³ « 1639 — Carta de D. Francisco Feijo dando cuenta de la perdida de los Navíos de Dunquerque », Nav. VII f°90.

⁴ « 1602 — Batalla naval entre Federico Espinola con los cismaticos rebeldes... », Nav. V f°88.

⁵ On en trouve toutefois : par exemple lors de la bataille des Açores (cf. *supra*) ou de la prise de la « Madre de Dios » ; J.K. Laughton (ed.), *The naval miscellany, op. cit.*, vol. II, p. 118. Mais on peut éventuellement expliquer cette rareté par l'augmentation de la puissance des pièces (et de la disparition des boulets de pierre) qui a pour conséquence d'aboutir à des impacts nets, qui percent la coque plus qu'ils ne la font exploser. Voir 1.1.3. Pour une représentation du danger que peuvent représenter les échardes, le documentaire de la BBC consacré à l'Armada les montre de manière particulièrement frappante lors des tirs de reconstitution.

<https://www.bbc.co.uk/programmes/p02rzzx0>

de traités et d'instructions parlent¹, mais qui n'apparaissent qu'exceptionnellement comme des causes de blessures listées dans les récits de combats. Presque plus fréquentes sont à vrai dire les mentions de blessés par le maniement des pièces — et notamment l'explosion de canons ; par exemple lors de la bataille du pertuis breton, où il est fait mention à bord d'un navire que « *le canon creua & emporta la cuisse & partie du ventre au canonier qui estoit de l'Isle de ré, & blessa cinq soldats* »².

On peut s'interroger sur les raisons de cette prégnance des blessures par armes à feu légères, étant données les limites à leur précision et à leur efficacité qui ont déjà été établies³. Plusieurs hypothèses, complémentaires entre elles, peuvent être émises : tout d'abord, le fort volume de feu que ces armes légères permettent. En effet, tout le monde peut être armé d'une arquebuse ou d'un mousquet⁴, quelle que soit sa compétence — ce qui permet de développer des tirs de barrage très significatifs, et répétables jusqu'à l'arrivée au combat main à main proprement dit : il est certes lent de recharger un mousquet, mais cela est toujours plus rapide que de se servir d'un canon. En outre, tant qu'il ne se trouve pas au contact direct de l'ennemi, l'équipage dispose du temps nécessaire pour cette recharge, qui peut se faire à l'abri des parois du navire, et notamment du franc-bord. Dès lors, un combat devait concentrer considérablement plus de tirs d'armes légères que tout autre type d'armes, et la probabilité d'être touché par un de ces tirs devait donc être la plus grande. Une deuxième remarque possible est l'effet de sources, au sens où il s'agit d'armes non directement létales : on peut, comme on l'a vu, survivre à plusieurs arquebusades ou mousquetades, et même continuer à combattre ; alors qu'avoir une partie du corps emportée par un canon est plus dramatique, et que le combat corps à corps à l'arme blanche a peu de chances de s'arrêter au stade de la blessure⁵. On peut dès lors envisager que

¹ Boteler énonce ainsi par exemple que les *cross bar* et les *chain shots* sont « les principales sources des morts d'hommes » N. Boteler, *Dialogues, op. cit.*, p. 304 ; voir aussi G.E. Manwaring (ed.), *The life and works of Sir Henry Mainwaring, op. cit.*, vol. II, p. 189. De fait, la reconstitution de tir de canon du *Vasa* par exemple (voir 3.3.1.) montre des dommages théoriques impressionnants — comme celle de la *Mary Rose*.

² *Histoire générale de ce qui s'est passé entre les armées navales de France et celles des Rochelois...*, *op.cit.*, p. 13. Mainwaring souligne aussi le fort danger à manipuler des *murderers*, notamment de recevoir des projectiles dans les yeux — ce qui est fréquent selon lui. G.E. Manwaring (ed.), *The life and works of Sir Henry Mainwaring, op. cit.*, vol. II, p. 189. Notons enfin que l'on n'a trouvé aucune référence de blessures par arc ou arbalète au cours de la période, malgré leur présence dans l'épave de la *Mary Rose* par exemple.

³ Voir 1.1.3.

⁴ J.F. Guilmartin, *Gunpowder and galleys, op. cit.*, p. 148. Et c'est généralement le cas : Voir 2.1.2. et 2.1.3. Voir 3.2.2. aussi, où l'on voit que même les marins en pleine manœuvre peuvent avoir un mousquet.

⁵ Les blessures par épée sont aussi le plus souvent mortelles, notamment lorsqu'elles sont portées au niveau du torse (et tout particulièrement du ventre) — en raison du très fort risque d'hémorragie et d'infection — comme le remarque Pascal Brioist à partir des *Dix livres de Chirurgie* d'Ambroise Paré. P. Brioist, H. Drévilion et P. Serna, *Croiser le fer, op. cit.*, p. 36.

les sources parlent plus volontiers des blessés par armes à feu légères, car il s’agit là des blessés qui survivent — et qui au passage peuvent ainsi démontrer leur courage, ce qui comme on l’a vu est un point d’intérêt de ce type de source. Une troisième hypothèse est la confusion des sources : étant donné le faible niveau de détail des descriptions, on peut supposer que les narrateurs des batailles ne poussaient pas exagérément l’enquête pour savoir de quelle blessure il s’agit précisément — et que dès lors, les blessures ponctuelles (que peuvent être aussi les tirs de mitraille, ou même les échardes provoquées par les tirs de boulets dans la coque) pouvaient être rangées dans la catégorie générique des blessures par mousquet ou arquebuse, puisque c’était là le plus fréquent. Enfin, il est possible de supposer qu’il s’agit là d’armes qui frappent plus l’imagination de l’observateur, emplissant l’espace sensoriel de la bataille par leur bruit et leur forte fumée.

Dans tous les cas, on ne peut que constater la variété des dégâts que les hommes sont capables de s’infliger au corps-à-corps, depuis la balle d’arquebuse jusqu’au boulet de canon. Le navire apparaît dès lors, dans l’abordage, comme un terrain de guerre où les hommes peuvent être frappés de toutes les manières et dans tous les endroits, aussi bien au corps-à-corps qu’éloignés du centre de l’action. En considérant ces navires jonchés de morts et de blessés, il convient de s’interroger sur la résilience de ces équipages : comment surmonte-t-on le spectacle de la mort pour des membres d’équipage proches¹, et surtout comment continue-t-on à avancer ?

Il faut pour cela se pencher sur la figure du capitaine, et sur son rôle au centre du combat, comme moteur de son navire et de sa capacité à combattre. Celui-ci a ainsi pour rôle de maîtriser et de contrôler le chaos du combat dans une certaine mesure, mais aussi et surtout de garder la main sur son équipage pour le maintenir au combat face au désordre, et aux dégâts infligés par l’ennemi.

¹ Ainsi Chaves comme Escalante de Mendoza et Garcia de Palacio recommandent-ils notamment de mettre les blessés à l’abri aussi vite que possible, pour éviter le spectacle décourageant de la blessure et du sang pour les hommes au cœur du combat. A. de Chaves, *Espejo de navegantes*, *op. cit.*, p. 390 ; J. de Escalante de Mendoza, *Itinerario de Navegación*, *op. cit.*, p. 257 ; D. García de Palacio, *Instrucción náutica*, *op. cit.*, p. 344.

3.3.3. Le rôle du capitaine

La position du capitaine apparaît au centre de ce désordre intérieur, en ce qu'il représente la force ordonnatrice du chaos. A son effacement du quotidien¹ correspond en effet une omniprésence lorsque le combat se profile à l'horizon : dans la préparation de celui-ci, on l'a vu, mais aussi au cœur même de la bataille, où le capitaine apparaît comme l'individu qui peut faire sens de tout ce désordre — à la fois directeur et point de ralliement d'un équipage désorienté et tout à sa survie individuelle et collective. C'est en ce sens qu'apparaît distinctement une réelle ingénierie du rôle du capitaine, un véritable art du commandement que les sources s'appliquent à détailler² — présentant le capitaine, sa place et ses devoirs au cœur de la bataille comme un enjeu de premier ordre pour le succès du combat.

La place du capitaine

Cette dimension se trouve tout d'abord dans la place, très physique et géographique, que le capitaine se trouve à devoir occuper au cœur du combat : doit-il se placer à l'avant ou à l'arrière du navire ? Devant, ou derrière ses hommes ? Ce dilemme n'admet pas de réponse unique et les sources sont parfois contradictoires, variant entre deux pôles et deux logiques entre lesquelles oscille en permanence le capitaine : d'un côté l'objectif de mener ses hommes — ce qui implique donc de se trouver au milieu d'eux, voire de les précéder ; de l'autre celui de les diriger — ce qui force à avoir un certain recul, permettant la hauteur de vue suffisante pour orienter des combattants pris dans le cœur du combat. On considèrera ainsi ces deux pôles, le *capitaine-meneur* et le *capitaine-stratège*, comme des idéaux-types : c'est-à-dire non pas des personnages réels qui auraient une existence historique avérée, mais comme les deux extrêmes qui composent chaque définition du bon capitaine. Du côté du premier terme de ce diptyque, certains auteurs veulent ainsi faire du capitaine un membre à part entière du combat, investi au milieu du feu croisé, où il emmènerait ses hommes. Ainsi est-il prévu dans des instructions espagnoles de 1624 le cas de figure où le capitaine ou le capitaine d'artillerie ferait défaut :

¹ Voir 2.1.2.

² On peut envisager plusieurs hypothèses pour expliquer l'importance — au moins quantitative — de cette préoccupation : la première correspond à la centralité perçue du rôle du capitaine, qu'il conviendrait donc de détailler particulièrement. Mais on peut aussi imaginer que les capitaines correspondraient au public principal de ces sources normatives — qui s'attacheraient donc à détailler leur rôle.

En plus de tout ce que l'on a déjà dit, nous sommes obligés de préciser et d'ordonner — à cause de toutes les fois où l'on a vu de tels événements se produire, en raison de nos péchés — que l'on ne saurait excuser ni le capitaine du navire ni le capitaine d'infanterie dans aucun combat avec l'ennemi.¹

Interdiction de s'absenter, ou même de n'être pas en position centrale au milieu du combat², qui se comprend lorsque l'on constate les conséquences que ce type d'absence peut avoir : ainsi dans un combat de 1594 aux alentours des Açores, où le capitaine de l'un de trois navires anglais tentant de prendre une caraque espagnole déplore le manque de soutien de la part de l'un de ses compagnons en ces termes :

L'*Exchange*, à la première tentative d'abordage, vit son capitaine Mr Cave se faire tirer dans les deux jambes — il en perdit définitivement une — et ne pouvoir donc remplir son rôle ; et en son absence aucun homme ne prit le rôle de mener la compagnie à bord du navire ennemi [...]. Je ne conteste pas que certains des hommes de l'*Exchange* ont bien agi, et bien d'autres auraient (sans doute) fait de même s'ils avaient eu un homme en charge de les motiver, et d'amener tout l'équipage au combat — au lieu d'aller se cacher dans les coins du navire.³

L'absence du capitaine et de son rôle de chef — au sens propre — de sa troupe apparaît donc dramatique, parce qu'il est celui qui peut mener et rassembler les énergies ; on voit qu'en son absence, le groupe au feu se désagrège. Ces sources peignent donc le tableau d'un capitaine directement concerné par l'action, mettant la main à l'ouvrage en menant ses hommes, et en exposant sa personne à l'ennemi ce faisant — valorisant par là sa bravoure, plus que son savoir stratégique. Et de fait, un certain nombre de récits vont dans ce sens, faisant du capitaine en quelque sorte le *primus inter pares* de son équipage lorsque l'action se déclare — qui met son courage physique au service de l'emprise qu'il a sur le groupe. On trouve donc des capitaines, et même des amiraux pris au cœur du combat et du danger, comme le duc de Guise lors de la bataille du pertuis breton de 1622 :

L'Amiral par diuerses bordées essayoit le plus qu'il luy estoit possible de monter au vent :
mais enfin voyant toute l'armée fondre sur son Auan-garde, & la voyant en grand danger,

¹ « 1624 — De las instrucciones y ordenes que distribuyó Don Fadrique de Toledo para la Armada... », Nav. VI f°274.

² On peut ici effectuer un parallèle avec la nécessité de visibilité absolue dans un autre cas de figure, qui est la tempête — où il apparaît aussi.

³ R. Hakluyt, *Principal navigations, op. cit.*, vol. VII, p.123.

au lieu de faire un autre bord du costé de la bataille, il reuira tout court, & alla s'opposer seul à toute l'armée ennemie. Ce fut lors, & en une occasion si hazardeuse, où tous les Officiers & Pilotes du Vaisseau, se jetterent aux pieds de Monsieur de Guise pour luy remontrer le peril où ils s'alloit engager, ne pouuant estre assisté ny secouru d'aucun de ses Vaisseaux, estants au dessous du vent. Mais luy surmontant genereusement tout ce qui pouuoit trauerser son dessein passe outre, approche les ennemis qui à l'instant tournent contre luy, grand nombre l'inuestit, & conduisants deuant eux à la faueur du canon, & des mousquetades deux Nauires d'artifice, apres auoir fait leur salue, criants à bord, à bord, ils attachent avec des grapins les deux brulots aux hauts-bans de l'Amiral, qui prirent feu si soudain par le dedans & par leurs voiles, que la flamme monta tout à coup aussi haut que les Hunes. Cependant leur mousqueterie & artillerie ioüoit incessamment. Et ce fut lors que le sieur de Vince-guerre fut tué d'une mousquetade estant sur le pont près Monsieur de Guise qui luy commandoit de remedier au feu, & que pour luy il pourueroit au reste.¹

Le duc de Guise est donc ici au centre des événements, s'expose et agit au cœur de l'action en dirigeant ses hommes depuis l'intérieur du combat — comme le montrent les ordres qu'il donne au seigneur de Vinceguerre, établissant une répartition des tâches dans l'urgence. Figure d'autorité de la flotte, il prouve sa valeur en se mettant en première ligne, et en exposant sa personne directement au danger — puisque son second est tué juste à côté de lui. On voit des capitaines qui vont chercher encore plus directement l'action et l'exposition de leur personne, en menant un équipage qu'ils cherchent à impressionner, tel ce capitaine espagnol la même année, dans un combat aux Antilles, qui se démène pour pouvoir se trouver précisément au milieu de l'action, et même au centre du navire ennemi :

Le capitaine Benito Arias Montano, voyant depuis le navire amiral le cœur de la bataille tout près de lui et que celle-ci s'étirait dans le temps, et qu'il ne pouvait se trouver au milieu de celle-ci du fait de l'absence de vent ; il demanda la faveur du ciel, et fit des démarches qui portèrent leurs fruits puisqu'il finit par arriver au bon moment. Il donna quatre charges d'artillerie et de mousquets, et l'on commença à crier victoire de toutes parts. Il se montra soldat courageux, en lançant ses hommes à l'assaut de l'ennemi, dont il voulait le drapeau anglais pour sa personne, accourant vers les endroits de l'action la plus chaude : là où

¹ G. Fournier, *Hydrographie, op. cit.*, p. 260 ; C. Fernández Duro, *La conquista de las Azores en 1583, op. cit.*, p. 323.

l'ennemi était le plus fort il accourait, désirant courir lui-même le danger, et non ses soldats¹.

Ces récits sont difficiles à recouper, et certainement dans une certaine mesure hagiographiques puisqu'ils émanent directement ou indirectement de la personne du capitaine : s'il n'écrit pas le récit lui-même, il est du moins celui qui les commande, et en tout cas les fait parvenir à l'autorité royale². Il reste que ceux-ci montrent au moins ce qui est perçu comme désirable et bon de la part d'un capitaine aux yeux de ceux qui le rédigent : à savoir un personnage central, moteur du navire, et entraînant ses hommes vers l'action.

Mais cette exposition a pour corollaire le risque logique de la blessure, ou même de la mort du capitaine — événement majeur qui est susceptible de faire tourner court le combat³. La question est loin d'être consensuelle, et les sources sont tout sauf unanimes sur la position d'un capitaine au centre de l'action⁴. On rencontre ainsi nombre d'auteurs préconisant d'être plus prudent quant à la marche à suivre, pour un capitaine que l'on aimerait moins exposé et tendant vers le deuxième terme du diptyque, le *capitaine-stratège*. C'est ce que montre par exemple le cas de ce marin espagnol nommé Domingo Diego, qui fait valoir ses états de service en 1630, retrouvés à Séville :

On l'a trouvé dans toutes les expéditions et les occasions qui se sont présentées en ce temps, ainsi qu'en nombre de combats où l'on a capturé des navires ennemis, [Domingo Diego] sautant toujours parmi les premiers sur les navires ennemis, jusqu'en 1607 où il fut nommé capitaine de l'un des navires de la flotte de garde du détroit [de Gibraltar]⁵.

Premier à sauter donc, jusqu'au jour où Domingo Diego devient capitaine, et alors un tel comportement ne semble donc plus adéquat à faire valoir dans des états de service — indice

¹ « 1621 — Viaje y suceso de los caravelones y galeones de la guarda de Cartagena de las Indias y su costa... », Nav. VI f°46.

² On peut aussi mentionner que la situation d'écriture est loin d'être toujours claire, et qu'un certain nombre de capitaines tiennent la plume mais rendent compte de l'action à la troisième personne — peut-être dans le cas d'un récit destiné à être lu en public, et afin de maximiser les occurrences de leur nom ; ou pour renforcer l'impression d'objectivité du récit. Voir par exemple le récit de la bataille des Açores par le marquis de Santa Cruz, C. Fernández Duro, *La conquista de las Azores en 1583, op. cit.*, p. 277. Ou encore le récit par Sir William Monson de ses tentatives d'aller provoquer seul une flotte espagnole des Indes afin d'avoir une chance de les ramener vers sa flotte, « The Islands' voyage », dans W. Monson, *Naval Tracts, op. cit.*, vol. II, p.26.

³ Voir 3.4.3.

⁴ On pourrait même supposer que les récits qui précèdent détaillent à ce point des capitaines au cœur de l'action parce que dans une certaine mesure cela détonne par rapport aux pratiques habituelles.

⁵ « Relacion de los servicios del Capitan Domingo Diego », AGI Gobierno indifferente 1859.

que ce n'est pas selon lui ce que l'on attend d'un capitaine. La plupart des sources s'appliquent en effet à trouver une manière d'impliquer le capitaine du navire, sans pour autant lui faire courir un risque direct maximal. En d'autres termes, il s'agit dès lors de nuancer la nécessité de *mener* les hommes avec le devoir de les *diriger*, qui fait la spécificité et la raison d'être du capitaine au sein du navire. On trouve cette philosophie clairement exprimée dans les conseils que le vice-roi de Navarre donne à Don Juan d'Autriche en 1568 :

Un capitaine d'infanterie ou un soldat de base s'honorera d'être le premier qui atteint une batterie ennemie ; un capitaine général faisant la même chose perdra cet honneur au contraire, de la même manière que s'il arrête de gouverner ses hommes et ses escadrons pour aller se battre parmi les premiers. Car s'il faut qu'il soit un soldat courageux, le capitaine a le devoir de demeurer prudent.¹

La perte du capitaine étant clairement le danger directement induit par le fait de le maintenir au cœur du combat, il convient de réduire les risques autant que possible. Donc de trouver une position moins exposée, mais qui lui permette tout de même de demeurer suffisamment au milieu de ses hommes pour qu'il continue à les mener.

Plusieurs options apparaissent donc le long de cette déclinaison : Nathaniel Boteler a ainsi sa propre solution, à savoir que « la place du capitaine (surtout au début du combat, car après il peut se trouver n'importe où) est d'être sur le château arrière du navire, et de pointer l'ennemi de son sabre »². On remarque que cette position permet au capitaine d'être en hauteur, c'est-à-dire tout d'abord visible pour encourager ses hommes, comme le signifie cette gestuelle martiale en direction de l'adversaire ; mais elle lui permet aussi de voir efficacement l'ensemble du navire par son point de vue surplombant, afin de pouvoir juger de la situation, donner des consignes, et même intervenir le cas échéant. En effet, une autre variation de ce compromis entre le *capitaine-meneur* et le *capitaine-stratège* apparaît dans l'hypothèse d'un capitaine devant se porter au secours des parties en difficulté de son navire : ainsi un mémoire du début du XVII^e siècle recommande-t-il aux navires de la flotte des Indes d'avoir « le général et ses gentilshommes, ainsi qu'une douzaine de soldats, à la poupe, afin de pouvoir, depuis là, venir aider les endroits où cela sera nécessaire »³. On retrouve cette préconisation dans un certain

¹ « 1568 — Advertimientos que dió al Señor Don Juan de Austria Don Sancho Martinez de Leiva... », Nav. III f°163.

² N. Boteler, *Dialogues*, *op. cit.*, p. 295.

³ « 1606 — Memorial de algunas cosas convinientes para la navegacion de las Indias... » Nav. XXIII f°253 — AGI Patronato, legajo 260.

nombre de préparations de combat¹, où un contingent séparé est bien disposé autour du capitaine, généralement sur le château arrière, comme une soupape de sécurité pour venir au secours des parties du navire où l'équipage serait le plus en difficulté. Le capitaine apparaît alors avec sa double qualité : celle de la hauteur de vue, qui lui permet de déterminer l'endroit où il doit se porter afin d'aller soulager un équipage harassé et en difficulté ; comme celle de la bravoure, puisque c'est lui en personne qui se porte au secours de la section de navire en difficulté avec son contingent de soldats — apportant en quelque sorte un supplément d'âme à l'endroit où l'élan vient à faire défaut.

La diversité des tâches

Tout cela renvoie en outre à la multiplicité fonctionnelle du capitaine, qui se comprend toujours dans la continuité d'un axe entre le *capitaine-meneur* et le *capitaine-stratège*, qu'il faut à présent détailler. La première des tâches du capitaine, tendant vers le premier de ces pôles, est ainsi celle qu'on vient d'entrevoir : motivateur au cœur du feu, où il a la charge « d'animer tous les hommes au cœur de la bataille »², de la même manière qu'il a pu le faire avant le début du combat³. On comprend que, responsable du combat et de son issue, il soit donc directement concerné par la dimension psychologique du combat, sous la forme de l'énergie que peuvent montrer ses hommes face à l'ennemi, dont il doit assurer la constance. Le capitaine apparaît ainsi comme un motivateur constant, voire comme le moteur de l'ardeur au combat — ce qui peut le pousser à quitter sa position pour s'investir directement au milieu de ses hommes : véritable génie piquant au vif l'équipage lorsque c'est nécessaire. C'est de cette manière qu'Escalante de Mendoza le dépeint au cœur de l'action :

Pendant tout le temps de la bataille le capitaine ne doit jamais s'arrêter en un endroit, mais toujours circuler de la proue à la poupe et de bâbord à tribord, observant et encourageant les uns et les autres, de telle manière que tous voient et entendent qu'il ne se détache pas du combat. Et à celui qui se distinguera, il doit l'appeler par son nom et lui crier : « *Eh, untel, je n'en ai jamais pensé moins de toi !* ». Et à celui qui au contraire sera en train de se

¹ Voir par exemple les ordres du marquis de Santa Cruz quant à la répartition du galion San Martin lors de la bataille des Açores, C. Fernández Duro, *La conquista de las Azores en 1583, op. cit.*, p. 325, 327. Voir aussi « 1575 — Orden e Instruccion del modo y manera que se ha de tener para pelear en el mar », Nav. XXII f°161. Signe d'une philosophie plus générale, le même genre de préconisation peut déjà se retrouver chez Alonso de Chaves, mais à l'échelle de la flotte: le vaisseau du capitaine doit alors rester en arrière se porter au secours de navires en danger. A. de Chaves, *Espejo de navegantes, op. cit.*, p. 389.

² *Ibid.*

³ Voir 2.1.3.

décourager : « *Fais bien attention, untel, à ce qu'on te tienne pour un homme de bien, et bats toi pour ta propre vie, car si tu te rends, une heure plus tard ils te battront à mort !* », et il doit ainsi passer son temps à courir d'un bord à l'autre avec furie et démonstration d'un grand courage — en se servant de ses armes, à l'endroit qui convient le mieux.¹

Le capitaine a donc la charge de maintenir l'état psychique des hommes à un niveau qui permette la poursuite du combat, voire la victoire². Il le fait en agissant sur un certain nombre de leviers psychologiquement stratégiques que sont d'abord la reconnaissance par sa personne, en nommant distinctement le membre d'équipage auquel il s'adresse ; l'honneur, moteur relativement évident dans la société guerrière du début de l'époque moderne³ ; ainsi que la peur de la mort — et en particulier d'une mort infamante, qui serait plus à craindre que de simplement périr au combat.

Il lui revient, inversement, de réussir à maintenir la discipline et la cohésion de l'équipage au feu — dans un rôle quasi coercitif qui implique à la fois une préoccupation des dynamiques de groupe, et en même temps un souci structurel de l'ensemble de l'équipage. On a déjà vu en effet que l'organisation du navire correspondait dans une certaine mesure à un corsetage disciplinaire destiné à encadrer au mieux l'équipage⁴, mais il faut poursuivre le propos en remarquant que cette préoccupation générale se trouve mise en action au cœur du combat. Le capitaine surveille et corrige ses hommes en les exhortant, comme on vient de le voir⁵ ; mais toute cette démarche peut prendre un tour nettement plus disciplinaire, voire coercitif. On devine ainsi les travers que le capitaine doit réprimer dans ces passages des instructions de Don Fadrique de Toledo de 1624 :

En raison des désordres que l'on a déjà observés, il convient qu'après avoir réparti les postes — les uns sur le pont, les autres en-dessous — et désigné les hommes qui devront

¹ J. de Escalante de Mendoza, *Itinerario de Navegación*, *op. cit.*, p. 257. Voir aussi, pour d'autres exemples de capitaines exhortant ses hommes au cœur de la bataille, « 1639 — Copia de una carta que escribio el Padre Fr. Juan Lainez, en que le da cuenta del viaje de los galeones, batalla con pie de palo y otros sucesos... » Nav. XXIV f°269.

² On trouve dans ce cadre-là aussi la nécessité d'ôter les blessés et les morts du pont, afin d'éviter que leur vue ne décourage les combattants. A. de Chaves, *Espejo de navegantes*, *op. cit.*, p. 390.

³ Comme le formule Marguerite de Navarre, l'honneur masculin « *gist [...] à tuer les hommes en guerre* ». Marguerite d'Angoulême, *L'heptaméron*, Paris, Garnier, 1960, p. 221 ; citée par Arlette Jouanna, « Recherches sur la notion d'honneur au XVIème siècle », *Revue d'Histoire Moderne & Contemporaine*, 1968, vol. 15, n° 4, p. 600. Sur le levier de l'honneur, comme motivation essentielle du combat, voir par exemple « 1568 — Advertimientos que dió al Señor Don Juan de Austria Don Sancho Martinez de Leiva... », Nav. III f°163.

⁴ Voir 2.1.3. N. Boteler, *Dialogues*, *op. cit.*, p. 295.

⁵ J. de Escalante de Mendoza, *Itinerario de Navegación*, *op. cit.*, p. 257.

s'y trouver et ceux qui devront sauter sur le navire ennemi ; il désigne des sentinelles au niveau des écoutilles, afin qu'avec grande rigueur on ne laisse entrer ni sortir personne sur le pont à part les officiers chargés de messages, ou sans licence expresse pour l'individu en question.¹

Volonté donc de limiter la circulation entre le pont et l'entrepont, probablement pour contraindre les corps à rester en place face au danger et éviter que les hommes ne décident de rentrer se mettre à l'abri face au feu ennemi ; ou inversement, pour éviter qu'ils n'affluent sur le pont si la cale est enfumée par exemple. Le capitaine veille donc, directement ou indirectement, sur l'ordre du navire et à ce que chacun remplisse ses devoirs. Ce maintien de la discipline peut même au besoin prendre un tour extrêmement expéditif pour réprimer les travers, comme on peut le trouver sur cette répartition des postes sur le galion San Mateo lors de la bataille des Açores :

Le capitaine du galion, Jusepe de Talavera, le lieutenant Medinilla et le lieutenant Villaroel iront se charger de toutes les tâches nécessaires du galion, la principale étant de tuer le marin qui ne sera pas à son poste ou n'accourra pas là où le pilote, le maître ou le contremaître lui ordonneront.²

Le capitaine devient alors le garant de l'attitude au combat de son navire et de ses hommes, dernier rempart avant une débandade à laquelle il oppose une justice immédiate afin d'éviter tout effet de contagion. Dans une certaine mesure, c'est donc aussi par la terreur — et par la possibilité des mesures les plus drastiques — que le capitaine assure la continuité d'ardeur au combat de son navire³. Le meilleur indice de cette centralité disciplinaire du capitaine est d'ailleurs ce qui se produit lorsque le capitaine est touché : le combat devient alors fortement

¹ « 1624 — De las instrucciones y ordenes que distribuyó Don Fadrigue de Toledo para la Armada... », Nav. VI f°273.

² « Relación del repartimiento que D. Lope de Figueroa, maestro de campo general, hizo para pelear en el galeón San Mateo. » dans C. Fernández Duro, *La conquista de las Azores en 1583, op. cit.*, p. 328. Pour une autre histoire de capitaine décidant d'abattre un membre d'équipage qui a quitté son poste, voir l'histoire du cuisinier ivre au large de Cadix en 1640. « 1640 — Relacion de la batalla de los Galeones de Tierra firme con la Armada de Francia al salir de Cadiz... » Nav. XXIV f°297. Sir William Monson rapporte aussi l'anecdote d'un amiral venant menacer un équipage de sa flotte les exécuter si ils ne remplissent pas leurs consignes. W. Monson, *Naval Tracts, op. cit.*, vol. II, p. 157.

³ On peut toutefois remarquer que comme dans toute structure d'autorité, celle-ci perd brutalement de son efficacité si l'intégralité des subordonnés se retournent contre le commandant. Ainsi voit-on par exemple John Smith raconter plusieurs combats de suite où son équipage refuse de lui obéir pour aller au combat, et où il est obligé de soumettre son navire à des corsaires. John Smith, *A Description of New England, or the Observations and discoveries of captain John Smith (Admirall of that Country) in the North of America, in the year of our Lord 1614 with the successe of six ships that went the next yeare 1615 ; and the accidents befell him among the French men of warre*, Londres, Printed by Hufrey Lownes, for Robert Clerke, 1616, p. 51-54.

compromis du fait de l'absence de zèle déjà évoquée, ou même se trouve brutalement arrêté — celui-ci semblant alors brutalement et inopinément devenir sans objet¹.

Cette palette de rôles s'étend enfin vers les fonctions plus générales dans le cadre du rôle de *stratège*. Au-delà de la gestion des hommes, le capitaine, en tant que responsable du navire, doit ainsi aussi assurer la permanence d'un certain nombre de fonctions au cœur du combat — au premier rang desquelles le maintien de la navigation, et sa coordination avec l'action de combat. C'est-à-dire un rôle de commandement², qui l'éloigne physiquement du cœur de l'action, mais conditionne aussi cette dernière puisqu'un navire mal manœuvré ne saurait poursuivre le combat longtemps. On peut notamment le percevoir dans le très particulier chapitre XIII de la *Seaman's Grammar* de John Smith, où celui-ci reproduit dans un style littéraire qui ne laisse pas d'étonner par son originalité, l'intégralité de ce qu'un capitaine peut dire au cœur du combat (et même parfois les réponses de l'équipage)³ — et où l'on voit donc la très forte prégnance des préoccupations et des ordres nautiques dans l'ensemble :

Nous avons l'avantage du vent sur lui, et il vire ; virez aussi et gardez votre lof, soyez attentif à la barre à le suivre, donnez-lui une volée de mousquets, maintenant les pièces de proue et la bordée comme tout à l'heure, et gardez le lof. Il nous rend tir pour tir. Eh bien nous allons le payer en retour. Quoi, est-ce que vous êtes prêts ? Oui oui ; mettons-le à l'épreuve une fois de plus, comme tout à l'heure. C'est fait, c'est fait. Gardez votre lof et chargez les canons à nouveau ; tout est prêt ? Oui, oui ; rapprochez-vous encore de lui, commencez avec les pièces de proue [*bow pieces*], puis continuez avec la bordée, et laissez-vous dériver avec le vent, en lui donnant ainsi toutes les pièces de l'arrière [*full chase*], puis l'autre bordée, et virez complètement pour que les pièces de poupe puissent tirer aussi, et virez encore pour vous rapprocher. C'est fait, c'est fait, le vent forçait et la mer devient trop agitée pour l'aborder, et la coque est touchée près de la ligne d'eau. Essayez la pompe, lofez. *Master*, laissez-nous respirer un peu, et envoyez un homme par-dessus bord pour arrêter la fuite.⁴

¹ Voir 3.4.1.

² Aussi Escalante de Mendoza par exemple recommande-t-il que les relations entre le capitaine et son équipage soient à sens unique : qu'il donne des ordres, mais que personne ne s'avise de lui donner des conseils, car c'est un moment où lui seul doit parler. J. de Escalante de Mendoza, *Itinerario de Navegación*, *op. cit.*, p. 256.

³ Voir « Introduction ». Ce chapitre, décrit par John Smith lui-même comme son « *masterpiece* » ; a aussi une claire visée didactique pour transmettre les termes adéquats de commandement à de jeunes capitaines — et s'intitule d'ailleurs « *Comment gérer un combat en mer, avec les termes adéquats au combat largement détaillés, et l'ordre d'une flotte en mer* » J. Smith, *A Sea Grammar*, *op. cit.*, p. 59.

⁴ *Ibid.*

On le voit, le capitaine agit, et dirige l'ensemble du navire, à la croisée de la navigation et de la bataille — et met véritablement en place la situation de combat. Autrement dit, il doit veiller à l'infrastructure en deçà du combat et des hommes, afin de s'assurer que l'équipage est en position de vaincre, avant même que le problème de la motivation et de l'énergie au combat se pose¹. Comme le remarque un manuscrit anonyme de la fin du XVI^e siècle, le capitaine doit en permanence s'assurer que personne sur le navire ne fait preuve de négligence, « auquel cas il faudra y remédier sous peine de ne pouvoir se maintenir au combat. La honte rejaillira alors sur lui, car toute action bien accomplie et couronnée de succès sera partagée entre tous les hommes ; mais en cas d'échec c'est le capitaine qui est blâmé, quand bien même cela ne serait pas mérité »². En ce sens, le capitaine apparaît donc comme le véritable responsable de tout le navire, et de sa capacité à combattre — et en tant que tel constitue la référence et le recours en cas de problème, puisqu'il est mentionné par exemple que les officiers doivent « en cas de tout accident trouver le capitaine, qui n'est pas cantonné à un endroit précis du navire, mais doit garder l'œil alerte pendant toute la durée du combat, afin de saisir toutes les occasions pour affaiblir son ennemi et pour se défendre avec sa compagnie »³.

Par sa double fonction, de meneur et d'organisateur, le capitaine représente donc un personnage central dans le cœur du combat également. Au milieu d'un navire pris par la confusion du feu, c'est donc lui qui a la responsabilité de faire en sorte que l'ensemble du navire va dans la bonne direction, au sens propre (celui de la conduite du bâtiment) comme au sens figuré, en s'assurant que l'équipage ne fait pas défaut, et conserve la pugnacité nécessaire à la victoire.

¹ On peut le retrouver par exemple dans un combat de 1638 au large de La Havane, où le capitaine, bien que blessé, ne cesse de donner « les ordres nécessaires à ce qui devait être fait » ; c'est-à-dire de diriger l'ensemble de l'action de ses hommes sur le pont. « 1638 — Relación que D. Carlos de Ibarra envió de la Mar... », Nav. VII f°18.

² « Directions what a captain is to do before and in a fight » Rawlinson A 192, f°190.

³ *Ibid.*, f°189.

3.4. Conclure un combat.

Mais qu'est-ce que la victoire ? Et plus généralement, qu'est-ce qu'achever un combat rapproché en mer ? Le navire est en effet, fondamentalement et définitivement, un espace clos et confiné. Il matérialise d'ailleurs sa clôture par la barrière de sureté qu'est le franc-bord : à l'intérieur, l'espace sûr où les hommes peuvent vivre et se mouvoir ; à l'extérieur, l'eau où personne ne peut survivre longtemps. Hors le navire, point de salut : c'est la raison pour laquelle la gestion des hommes y est si stratégique, car le navire est un ensemble d'hommes qui fonctionne en système, et qui connaîtra le même destin à l'issue du combat, qu'il s'agisse d'une victoire ou d'une défaite. Comme le remarque Paul Vo-Ha dans sa thèse sur la fin des combats à l'époque moderne, tout affrontement peut se solder par la reddition ou la capture¹, la fuite ou la mort². Or il faut remarquer que de ce triptyque, un terme est dramatiquement absent en mer : celui de la fuite. Il peut certes arriver que des navires se désabordent, mais cela est relativement rare — sauf dans le cas particulier de l'interruption du combat par la nuit. Surtout, il n'est pas question ici de fuites individuelles comme on peut bien plus facilement en trouver à terre (et qui sont généralement des moments de pertes maximales) en raison d'un appareil disciplinaire et coercitif déjà aperçu³, mais surtout car il est irréaliste de se sauver à la nage lors d'un combat en pleine mer⁴. Dès lors, au sein d'un équipage à la communauté de destin soudée, il ne reste que la victoire, la mort ou la reddition — nouveau triptyque d'un combat en mer définitivement sans retour.

¹ Ces deux issues n'en font généralement qu'une en mer : on ne trouve en effet aucune occurrence de combat où la reddition aboutirait sur une défaite honorable, où l'on laisserait les vaincus garder leur navire et leurs armes — contrairement à des sièges de places où les vaincus peuvent à l'occasion garder leurs armes et leurs biens une fois qu'il se sont rendus, comme par exemple dans le célèbre siège de Breda de 1625 immortalisé par Velazquez. Paul Vo-Ha, *Rendre les armes : le sort des vaincus, XVIe-XVIIe siècles*, Ceyzérieu, Champ Vallon, 2017, p. 11.

² *Ibid.*, p.13

³ Voir 3.3.3.

⁴ L'un des seuls récits de fuite à la nage réussie que l'on ait trouvé sera développé plus loin, à l'occasion d'un combat au large de Cuba en 1621. Surtout, il s'agit d'une fuite d'un prisonnier vers le navire ennemi, ce qui est une configuration exceptionnelle. La plupart des récits de combat n'en font pas mention, ou bien pour mentionner que les hommes ayant sauté à l'eau sont morts, ce qui se comprend facilement quand on songe que très peu de batailles se déroulent à proximité directe d'une côte. « 1621 — Viaje y suceso de los caravelones y galeones de la guarda de Cartagena de las Indias y su costa... », Nav. VI f°46 ; voir aussi « 1639 — Jornada de D. Antonio de Oquendo á Flandes » Nav. VII f°90.

3.4.1. La temporalité du combat

Il importe dans un premier temps d'avoir une idée de la durée moyenne d'un combat, afin de se représenter les logiques qui peuvent conduire à sa conclusion. Il est ici encore très difficile d'obtenir des chiffres¹, qui pourraient donner une moyenne ou une médiane de durée du combat : la grande majorité des récits de combats ne donnent pas d'indication précise de durée et il serait de toute façon difficile de définir exactement à quel moment faire commencer, et à quel moment placer le début du combat : quand on aperçoit l'ennemi, même si l'on ne fait que s'observer pendant des heures ? Aux premiers coups de feu échangés, au risque que ceux-ci n'aient aucune signification et aucune efficacité ? A l'abordage, qui peut ne jamais arriver ? Le flou habituel des récits en ce qui concerne les distances et les détails concrets du combat² redoublerait par ailleurs ces imprécisions. Enfin, quand bien même un récit donne une durée, il est difficile de savoir si cette donnée est précisée en passant, ou si elle est mentionnée parce qu'il s'agit d'une durée remarquable³. Ainsi par exemple, en 1638, un religieux racontant un combat entre une flotte espagnole et une flotte hollandaise au large de Cuba énonce :

Par ce papier, Votre Paternité verra ce qui arriva à la *Capitana*, où on eut en ce jour 25 morts, ainsi que 45 ou 50 blessés, ce qui au vu de la cruelle bataille et du temps qu'elle dura (c'est-à-dire six heures) est bien peu.⁴

On a ainsi une durée, et l'idée d'un rapport normal entre un temps de bataille et un nombre de morts, mais il est difficile de savoir si ce temps de combat est dans la moyenne, supérieur ou inférieur⁵.

Malgré toutes ces incertitudes, rendant hasardeuses la constitution de statistiques, il est pourtant possible de se faire un ordre d'idée approximatif à l'échelle du corpus : ainsi un combat

¹ Voir 3.1.1.

² Déjà évoqué, voir 3.1.1.

³ Auquel cas cette étude risquerait succomber à un effet de sources, puisqu'on aurait une surreprésentation de durées sortant de la normale.

⁴ « 1639 - Copia de una carta que escribio el Padre Fr. Juan Lainez, en que le da cuenta del viaje de los galeones, batalla con pie de palo y otros sucesos... » Nav. XXIV f°268.

⁵ De la même manière, il est précisé sur le 27 octobre 1622, à la bataille du pertuis breton, que « Cette bataille ne dura que deux heures, mais fut la plus furieuse de memoire d'homme, car en peu se tirerent quatorze mille coups de canon » — ce qui indique qu'il s'agit là d'une durée plutôt courte, mais surtout que c'est le rapport entre la durée et l'intensité du combat qui est notable. *Histoire générale de ce qui s'est passé entre les armées navales de France et celles des Rochelois...*, *op.cit.*, p. 37.

de 1589 entre une flotte anglaise allant vers Cadix et des navires espagnols venus les intercepter dure « du lever du jour jusqu'à deux heures de l'après-midi »¹, soit probablement six ou sept heures. Trois ans après, en plein Atlantique, un combat par 36° de latitude entre une petite flotte anglaise revenant de Barbarie et deux navires de guerre espagnols dure cinq heures d'artillerie rapprochée, plus une heure d'abordage proprement dit². En 1622, un combat d'artillerie (d'ailleurs infructueux) dans le pertuis breton dure « depuis les onze heures du matin jusques sur les cinq heures du soir, que la Mer se retiroit »³. En 1632, des navires espagnols de l'escadre de Dunkerque poursuivent des navires marchands hollandais « toute une journée jusqu'au moment de les atteindre, puis se battirent plus de cinq heures jusqu'à les rendre »⁴, et en 1638, comme on l'a vu, le combat dure encore six heures⁵. Cela correspond à des durées un peu plus longues que celles que le maître d'artillerie espagnol Luis Collado décrivait en 1592 : « ce n'est que rarement que les batailles navales dépassent trois ou quatre heures »⁶. On aboutit ainsi à un ordre de grandeur à peu près cohérent, équivalent à quelques heures — de l'ordre d'une demi-journée environ, pour les témoignages qui en font mention clairement⁷. Dans tous les cas, l'épaisseur temporelle du combat est telle qu'il est nécessaire de se préoccuper de la fatigue de l'équipage, notamment en conservant une partie des hommes à l'abri à l'intérieur du pont pour leur permettre d'intervenir et de relayer les combattants quand ceux-ci faiblissent⁸. Ainsi en 1624, Don Fadrique de Toledo recommande-t-il à ses capitaines :

¹ « 1589 — Relación de lo que há sucedido á las galeras de España... », Nav. V f°59.

² « The maner of the taking of two Spanish ships laden with quicksilver & the Popes bulles, bound for the West Indies, by M. Thomas White in the Amity of London. 1592. », R. Hakluyt, *Principal navigations, op. cit.*, vol. VII, p. 103.

³ G. Fournier, *Hydrographie, op. cit.*, p. 260.

⁴ « 1632 - Relacion verdadera y nueva de la Victoria que han tenido las Naos de la Señora Infanta de Flandes... » Nav. XII f°174.

⁵ « 1639 - Copia de una carta que escribio el Padre Fr. Juan Lainez, en que le da cuenta del viaje de los galeones, batalla con pie de palo y otros sucesos... » Nav. XXIV f°268.

⁶ *Práctica manual de artilleria*, Milan, 1592. Cité par José Ignacio González-Aller Hierro et al. (eds.), *La batalla del mar océano: corpus documental de las hostilidades entre España e Inglaterra (1568-1604)*, Madrid, Ministerio de defensa, 1988, vol.V, p. 19, 75.

⁷ On pourrait citer quantité d'autres batailles du même ordre : par exemple en 1612 au large de Gibraltar entre une flotte espagnole et des navires mercenaires hollandais se rendant à Venise, durant de la moitié de l'après-midi à la nuit, ou un combat anglo-espagnol par John Smith en 1616, qu'il dit durer « quatre ou cinq heures » sans abordage. On trouve toutefois aussi des combats particulièrement longs : ainsi celui du *Revenge* de 1591, qui dure plus de quinze heures, ou encore un combat la même année à Cuba entre navires anglais et galères espagnoles, qui dure de sept heures du matin à onze heures du soir — mais qui sont clairement racontés comme des exceptions.

« 1612 — Relacion de la grandiosa y renida batalla que Miguel de Vidazabal Almirante de la Esquadra de Cantabria tuvo dia de San Juan Bautista en el Estrecho [de Gibraltar] », Nav. V, f°172 ; J. Smith, *A Description of New England, op. cit.*, p. 55 ; « A report of the fight of the *Revenge* » R. Hakluyt, *Principal navigations, op. cit.*, vol. VII, p.45 ; « A relation of a memorable fight made the 13. of June 1591. against certaine Spanish ships & gallies in the West Indies » *Ibid.*, vol. X, p. 181.

⁸ Voir 2.1.3.

Il faut réserver une troisième partie des soldats [en plus de ceux qui se battent sur le pont, et ceux qui sautent sur le navire ennemi] en la gardant dans l'entrepont jusqu'à ce qu'il soit nécessaire de les faire monter sur le pont principal pour relayer ceux qui se battent quand ils sont fatigués, ou quand certains tombent au feu. Et ainsi on conserve mieux les hommes et on a des soldats frais pour accourir si la nécessité se fait sentir.¹

La fatigue est de manière générale un élément bien naturel dans une activité aussi éprouvante physiquement et mentalement qu'un combat à mort (même si l'intensité de l'enjeu peut aussi la faire oublier temporairement) ; mais il convient de remarquer qu'il s'agit dans ce passage d'un principe très général dans la gestion du combat : signe que les durées sont suffisamment grandes pour que l'épuisement devienne une partie intégrante de la bataille.

Un élément permettant de trouver un peu de ce repos au sein du combat est la nuit — qui, lorsqu'elle est traversée par les combattants, est généralement indiquée, et fournit alors un ordre d'idée sur la durée de l'affrontement. Il est en effet exceptionnel que le combat se poursuive pendant la nuit², et celle-ci amène dans la plupart des cas une interruption des hostilités : ainsi les deux flottes s'éloignent-elles en 1582 le premier soir de la bataille des Açores³, tout comme en 1622 à la bataille du pertuis breton où l'action suit le rythme du jour⁴ : lors de la journée du 27 octobre, le combat s'engage au milieu de l'après-midi et s'arrête finalement avec la tombée du jour — ce qui crée d'ailleurs des problèmes pour se séparer car « *la nuict mettant fin au combat, les deux Armées ne sçavoient guere bien comment r'allier leurs vaisseaux qui s'estoient si bien meslez, qu'il estoit difficile de les recognoistre* »⁵. La nuit apparaît ainsi comme l'un des rares moments du combat en mer — et à vrai dire le seul cas de figure clair — où les hommes peuvent souffler⁶. Les hostilités peuvent alors s'interrompre et ne pas reprendre, car les navires s'éloignent alors, afin de se tenir à l'écart de l'artillerie ennemie pendant la nuit.

¹ « 1624 - De las instrucciones y ordenes que destrubuyó Don Fadrigue de Toledo para la Armada... », Nav. VI f°271-272.

² Il y a des exceptions : par exemple la prise de la caraque « Cinco chagas » par des navires anglais en 1594 — mais la stratégie est alors évoquée comme une exception appliquée à la situation, et presque comme un stratagème face à la grande puissance de ce navire. R. Hakluyt, *Principal navigations, op. cit.*, vol. VII, p. 119.

³ C. Fernández Duro, *La conquista de las Azores en 1583, op. cit.*, p. 284.

⁴ *Histoire générale de ce qui s'est passé entre les armées navales de France et celles des Rochelois...*, *op.cit.*, p. 18.

⁵ *Ibid.*, p. 37. Voir aussi B.N, Franç. 20784, f°546 également. Voir aussi par exemple « 1612 — Relacion de la grandiosa y renida batalla que Miguel de Vidazabal Almirante de la Esquadra de Cantabria tuvo dia de San Juan Bautista en el Estrecho [de Gibraltar] », Nav. V, f°173.

⁶ Ainsi John Smith recommande-t-il d'en profiter pour faire un point sur le navire, soigner les blessés et évacuer les morts, réparer le navire et nettoyer le désordre du pont. J. Smith, *An Accidence for the Sea, op. cit.*, p. 24.

L'ennemi disparaît donc de la vue et peut ainsi ne pas revenir au matin, ce qui est une préoccupation claire des combattants : ainsi John Smith recommande-t-il de bien instruire le quart de garde de faire attention à garder la position au vent pendant la nuit, et « de ne pas perdre l'ennemi dans la nuit »¹. Dans d'autres situations, c'est aussi l'occasion de s'extraire d'une situation de combat difficile, comme l'établit Sir William Monson dans ses « *Stratagems to be used at sea* » :

4. Si des flottes se rencontrent en pleine nuit, ou si elles arrêtent le combat lorsqu'il fait nuit, et que l'une désire quitter l'autre, elle peut faire comme suit : mettre autant de fanals qu'il y a de lumières sur leur navire Amiral, ou sur les autres navires, et les placer sur des pinasses à la hauteur de la poupe de chacun de leurs navires. Ainsi l'ennemi, suivant ces lumières, ne soupçonnera pas la fuite de la flotte, qui pendant ce temps-là pourra s'éloigner et ne laisser que les pinasses derrière elle.²

La nuit apparaît ainsi comme un moment d'incertitude et de confusion des sens, où les ennemis se séparent et peuvent ne pas se retrouver, et même se perdre au sens propre du terme, car même lorsque le jour se lève, la situation au matin est loin d'être toujours claire. Ainsi en 1618, des navires espagnols se séparent d'un navire barbaresque attaqué à la tombée du jour et ne le retrouvent pas au matin : « quand le soleil se leva ils ne le découvrirent pas, et l'on suppose qu'il coula à pic tant il avait été maltraité la veille — car il semblait impossible qu'il navigue encore efficacement »³. Le constat n'est donc pas certain, et il existe aussi la possibilité que le navire disparu se soit en fait échappé. En ce sens, la nuit compose une forte rupture dans l'univers du combat : véritable césure dans le rythme de l'affrontement, elle donne en quelque sorte une deuxième chance à un belligérant qui serait mal embarqué, en lui permettant de se restructurer ou de disparaître grâce à la pénombre. L'obscurité apparaît donc comme une respiration, qui permet d'interrompre le rythme et l'intensité maximale du cœur du combat, comme une irruption du monde extérieur au cœur de la bataille qui vient offrir la possibilité d'éviter l'issue dramatique potentielle.

¹ *Ibid.*

² W. Monson, *Naval Tracts, op. cit.*, vol. V, p. 138.

³ « 1618 — Relacion verdadera de lo sucedido a la esquadra que para guarda del estrecho de Gibraltar envio su Magestad... », Nav. V f°176.

3.4.2. L'annihilation

En effet, si une séparation pendant la nuit est sans doute l'issue la plus irénique qu'un combat puisse présenter, les autres options apparaissent moins douces. Et en premier lieu, l'arrêt le plus naturel et le plus logique du combat intervient par la disparition totale de l'un des protagonistes. Il importe de rappeler ici la fragilité incompressible d'un navire en mer — spécialement en situation de bataille : fragile édifice de bois porté par une mer potentiellement hostile, le navire apparaît en quelque sorte toujours à la limite du désastre.

La destruction du navire

On ne saurait en effet surestimer tout ce qui peut conduire à la disparition d'un navire. Le danger qui vient ici le plus immédiatement en tête est sans doute la voie d'eau — qui menace de faire couler rapidement, et parfois presque instantanément le navire si elle ne peut pas être contenue : ainsi en 1607, la flotte espagnole de garde du détroit de Gibraltar coule trois navires sur une flotte de seize vaisseaux hollandais au cours de la seule nuit du 7 au 8 avril¹ ; et en 1618 comme on l'a vu, un navire barbaresque paraît couler à pic au cours de la nuit sans laisser aucune trace, si bien qu'il est impossible d'être certain de son sort, tant un naufrage peut être soudain et les flots ainsi engloutir un vaisseau². Le danger de la voie d'eau doit ainsi être un souci permanent pour le capitaine, le maître et le pilote du navire selon Escalante de Mendoza, sans quoi toute l'embarcation « court le risque d'être anéantie et d'aller par le fond »³. Dès qu'une voie d'eau se déclare, il convient donc de mettre toutes les pompes en œuvre, puis de déterminer si l'on peut colmater la fuite de l'intérieur du navire ou s'il faut la boucher à l'extérieur au moyen de plongeurs — voire éventuellement en faisant passer une voile par-dessous la coque, afin de contenir la fuite⁴. En situation de combat particulièrement, une attention permanente est portée à la réparation tous les coups de canon ennemi qui donneraient dans la coque — viser vers la ligne de flottaison ou en-dessous étant un objectif récurrent du combat d'artillerie⁵. Il convient donc d'être prêt à tout moment, en ayant le personnel qualifié et le matériel adapté sur place — c'est-à-dire à l'intérieur du navire — pour pouvoir remédier

¹ « 1607 — Relacion de las Esquadras que Su Magestad mando formar... » Nav. XII f°15.

² « 1618 — Relacion verdadera de lo sucedido a la esquadra que para guarda del estrecho de Gibraltar envio su Magestad... », Nav. V f°176.

³ J. de Escalante de Mendoza, *Itinerario de Navegación*, *op. cit.*, p. 38, 248.

⁴ *Ibid.*, p. 248-249.

⁵ Voir 1.1.3. N.A.M. Rodger, « The Development of Broadside Gunnery, 1450-1650 », art cit, p. 303.

aux avaries aussi vite que possible : ainsi le « *Diálogo entre un vizcaíno y un montanés* » recommande-t-il par exemple que se tiennent toujours sous le pont pendant le combat le charpentier, le calfateur et un plongeur « afin de boucher les trous de boulets qu’aurait fait l’ennemi »¹ dans la coque. On peut noter d’une manière générale que les instructions à ce sujet sont extrêmement nombreuses et précises, et émanent directement du commandement de la flotte, signe de leur importance stratégique. Ainsi par exemple en 1597, Don Martin de Padilla ordonne :

Les calfateurs et les charpentiers seront toujours prêts avec des feuilles de plomb, du cuir, des pinoches², de l’étoupe et des clous afin de remédier à toute voie d’eau que l’on découvre du fait d’un tir ennemi, ce à quoi il faut remédier avec la plus grande rapidité.³

En 1624, Don Fadrique de Toledo commande pareillement à sa flotte :

Les calfateurs et les charpentiers devront tenir prêts des pinoches de bois, des feuilles de plomb, des planches de pin et de l’étoupe afin de boucher les trous de boulets que l’on aura reçu, et le calfateur devra tenir son harnais prêt, s’il faut aller chercher quelqu’un sous l’eau ; et il devra aussi avoir préparé clous, haches et marteaux en cas de besoin.⁴

Et dans les années 1630, N. Boteler recommande de la même manière de tout faciliter pour permettre de parer aux fuites le plus vite possible :

La cale du navire doit être dégagée au niveau de la coque, afin que les charpentiers puissent aussi rapidement et aussi sûrement que possible trouver les tirs ennemis et colmater les fuites ; [...] certains charpentiers devront se tenir prêts dans la cale, avec des feuilles de plomb, des pinoches et les autres outils nécessaires pour arrêter les fuites qui seraient faites par les boulets de l’ennemi, et d’autres dans l’entrepont dans le même objectif.⁵

¹ C. Fernández Duro (ed.), « *Diálogo entre un vizcaíno y un montanés* », art cit, p. 190-191. Le plongeur doit ensuite sauter à l’eau pour réparer la fuite si le navire réussit à s’éloigner de l’adversaire.

² Une pinoche est un cône de bois, de taille variable, servant à colmater une fuite.

³ « 1597 — Instrucción del Adelantado de Castilla, Capitan general de las Galeras de España y del Armada del Mar Oceano... » Nav. XXIX f°4.

⁴ « 1624 — De las instrucciones y ordenes que distribuyó Don Fadrique de Toledo para la Armada... », Nav. VI f°273.

⁵ N. Boteler, *Dialogues*, op. cit., p. 292-293. Pour des consignes similaires, voir aussi « Années 1590 — Instrucción de Don Martin de Padilla, que los capitanes de Infanteria y de los Navios del Armada han de guardar y cumplir, » Nav. III f°320, Rawlinson A 192, f°188 ; W. Monson, *Naval Tracts*, op. cit., vol. IV, p. 91 ; J. Smith, *An Accidence for the Sea*, op. cit., p. 24 ; W. Bourne, *Inventions or devises*, op. cit., p. 3 — les sources anglaises dédiant ce rôle plus spécifiquement au charpentier que les sources espagnoles.

On voit que Boteler prête ainsi une attention particulière à la partie la plus basse du navire, c'est-à-dire la cale qui est située sous la ligne de flottaison du navire, et où un tir ennemi provoquerait une fuite particulièrement dramatique. Il s'agit donc avant tout de partir depuis le bas, comme de l'endroit à la plus grande importance vitale pour le navire, pour ensuite remonter. On peut aussi remarquer la constance à travers les sources des outils requis pour l'art du charpentier : les pinoches — qui sont des cônes de bois — afin de combler les petites fuites, mais surtout les feuilles de plomb qui se clouent à la paroi et fournissent un matériau hermétique et surtout malléable (contrairement au bois par exemple) pour boucher une voie d'eau ; enfin l'étoupe pouvant ensuite servir à renforcer l'étanchéité de la feuille sur ses bords. L'artillerie ennemie apparaît donc véritablement comme un danger vital pour les combattants, en ce qu'elle peut proprement couler le navire si elle provoque une voie d'eau¹ — même si les cas de naufrage ainsi provoqués par un tir de boulet sont en fait assez rares au sein du corpus².

En outre, on peut mentionner que la voie d'eau n'est pas nécessairement le fait de l'ennemi : comme on l'a déjà mentionné, un navire trop bas sur l'eau risque d'avoir ses sabords dangereusement proches de la ligne de flottaison³. Cela peut alors provoquer un naufrage extrêmement rapide si l'eau vient à s'engouffrer par les ouvertures à la faveur d'une mauvaise manœuvre en situation de combat : le navire baissera alors d'autant sur l'eau, et encore davantage d'eau risquera de pénétrer dans la coque, déstabilisant toujours plus le navire sous l'effet de la masse d'eau en mouvement à l'intérieur de la coque, jusqu'au naufrage complet⁴. C'est évidemment là ce qui est arrivé à la Mary Rose, dont on a déjà vu à quel point le naufrage était précieux pour la connaissance de l'univers maritime du XVI^e siècle. On peut ainsi reprendre le récit de cet événement par l'ambassadeur impérial François van der Delft, présent sur place et qui est ce qui se rapproche le plus d'un récit de première main :

La catastrophe fut causée par le fait que l'équipage n'a pas fermé la rangée la plus basse de sabords sur l'un des bords. Les canons de ce bord ayant été tirés, le navire virait pour tirer

¹ On peut d'ailleurs remarquer que c'est le seul cas de figure envisagé par le « Diálogo entre un vizcaino y un montanes » qui justifie pour un capitaine de quitter son navire. C. Fernández Duro (ed.), « Diálogo entre un vizcaino y un montanes », art cit, p. 162.

² On trouve assez régulièrement dans ces cas-là que les survivants sont repêchés par les vainqueurs. Voir R. Hakluyt, *Principal navigations, op. cit.*, vol. VII, p. 123 ; *Histoire générale de ce qui s'est passé entre les armées navales de France et celles des Rochelois...*, *op.cit.*, p. 35.

³ Voir 1.1.3. et 3.1.1.

⁴ Sur cet effet physique dit de « carène liquide » (ou « free surface effect »), bien connu en architecture navale, voir A. Hildred (ed.), *Weapons of warre, op. cit.*, vol. II, p. 879.

de l'autre bord, quand le vent s'engouffra dans ses voiles avec une telle violence qu'elle le coucha sur l'eau, et plongea ses sabords ouverts sous l'eau, ce qui inonda et coula le navire.¹

Ce danger lié aux sabords n'est toutefois pas exceptionnel, en particulier dans un contexte d'alourdissement des navires comme cela a pu être le cas au début du XVII^e siècle en Europe du nord². L'exemple le plus célèbre à ce titre est celui du *Vasa*, vaisseau de prestige de Gustave-Adolphe de Suède, qui connut une mésaventure similaire lors de son voyage inaugural en 1628, une rafale de vent couchant le navire et faisant entrer l'eau par ses sabords, ce qui provoqua un naufrage rapide³. Un certain nombre de navires ont connu des destins similaires en Angleterre dans la première moitié du XVII^e siècle, se trouvant trop bas sur l'eau et incapables de se servir de leur batterie la plus basse, car ils ne pouvaient pas ouvrir leurs sabords sans risquer une voie d'eau catastrophique⁴.

Les dangers les plus prégnants ne s'arrêtent toutefois pas à la voie d'eau ; et ils touchent en particulier à l'une des obsessions les plus récurrentes de la navigation au XVI^e siècle, à savoir la peur et la prévention de l'incendie à bord⁵. Le danger est en effet apparent si l'on songe aux matériaux qui constituent un navire au début de l'époque moderne : bois de la coque, toile des voiles, poudre enfin, qui se répand et s'impose comme l'instrument essentiel de la guerre sur

¹ Cité par A. Hildred (ed.), *Weapons of warre*, vol. II, p. 866. On peut toutefois mentionner que les raisons du naufrage de la *Mary Rose* ont fait couler énormément d'encre depuis des siècles. Les témoignages contemporains ne s'accordent ainsi pas totalement (Martin du Bellay, officier de cavalerie présent dans la flotte française, suggère par exemple que le navire avait été coulé par un tir de galère français). Surtout, de nombreuses hypothèses ont été émises quant aux raisons de l'instabilité générale du navire (notamment en raison de ses modifications récentes à la demande d'Henri VIII), et surtout sur les causes précises du virement : une bonne partie des canons ayant été retrouvés chargés, certains auteurs suggèrent que le navire aurait pu virer précipitamment pour éviter de s'échouer sur un banc de sable proche, tandis que d'autres évoquent la possibilité que le navire aurait précipitamment pu vouloir s'échouer pour remédier à une voie d'eau suite à un tir de boulet. De très intéressantes tentatives de reconstitution par modélisation informatique du champ de bataille en prenant en compte la bathymétrie et les marées détaillent ainsi en profondeur ces hypothèses. Voir A. Hildred (ed.), *Weapons of warre*, vol. II, p. 866-882. On peut mentionner aussi une très intéressante reconstitution par la chaîne britannique *Channel 4* en partenariat avec le *Mary Rose Trust* en 2000 à partir d'une maquette du navire, qui suggère que les alourdissements du navire ajoutés au poids des soldats présents à bord peuvent avoir abouti à un naufrage extrêmement rapide. Celle-ci peut se trouver sur YouTube sous le titre « *Secrets Of The Dead : What Sank The Mary Rose* » (à partir de la 42^e minute pour la reconstitution) — https://www.youtube.com/watch?v=SWEH_zNEhok&t=41m45s.

² Voir 1.1.1.

³ On peut mentionner que les parallèles entre la *Mary Rose* et le *Vasa* sont nombreux, et que la célébrité respective de ces deux navires n'est pas un hasard : des naufrages aussi rapides et devant beaucoup de témoins ont permis de garder la position des navires au fil des siècles, et les deux épaves ont été renflouées au cours de la deuxième moitié du XX^e siècle pour l'essentiel, puis aménagées pour constituer aujourd'hui deux musées exceptionnels respectivement à Portsmouth et à Stockholm. En outre, la rapidité des naufrages de ces navires pour l'essentiel intacts a permis de conserver l'essentiel du matériel à l'intérieur du navire — raison de la richesse de la fouille de la *Mary Rose*.

⁴ N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea*, *op. cit.*, p. 387.

⁵ Pour une étude détaillée de cette question, voir A. Jubelin, « Le feu et l'eau », art cit.

mer — mais aussi comme un outil quotidien à la marche du navire¹. Dès lors, un navire des XVI^e et XVII^e siècles constitue un feu de joie en puissance, particulièrement dans le contexte d'un combat rapproché où la poudre à canon et le feu sont utilisés comme des armes contre l'ennemi. La destruction peut alors être provoquée par des événements différents ; en particulier, une atteinte réserves de poudre amène un résultat rapide et prévisible, comme c'est par exemple le cas en 1568 pour un combat au large de Cuba le corsaire anglais Hawkins et un navire espagnol :

Le navire anglais commença à jouer de son artillerie en faisant beaucoup de dommages à la *capitana* et à l'*almiranta* : dès le premier tir il tua un artilleur, et touchait beaucoup la coque de l'*almiranta*, qui était en train de prendre l'eau jusqu'à ce qu'un canon y explose, et mette le feu au baril de poudre — et ainsi elle brûla complètement avec plus de quinze ou vingt personnes à bord, dont aucun ne survécut.²

Ce problème des réserves de poudre entraîne d'ailleurs des préoccupations constantes dans les sources quant à l'endroit où les placer³, et surtout sur les précautions à prendre lorsque l'on s'y rend, interdisant formellement toute présence de feu à proximité de ces réserves⁴.

¹ Divers signaux par feux sont ainsi utilisés pour qu'un navire amiral communique ses consignes au reste de la flotte, en combat comme en navigation ; mais un tir est aussi parfois utilisé pour aider un virement de bord. « 1628 — Ordre que Monseigneur le Cardinal de Richelieu veult estre gardé et observé par le Chevalier de Vallance commandant les vaisseaux de l'armée devant la Rochelle » BNF, fonds Dupuy 100, f°244 ; « 1608 — Instrucción al General de la Armada Real del Callao para el Viage de Tierra firme », Nav. III f°362 ; « 1575 — Orden e Instrucion del modo y manera que se ha de tener para pelear en el mar » Nav. XXII f°164.

² « 1568 — Relacion del suceso de la Armada Flota de Nueva Espana, en el puerto de San Juan de Lua, con el cosario Juan de Aquines », Nav. XXI f°561.

Pour une représentation picturale d'une explosion de navire, voir illustration n°40.

³ La question n'a toutefois pas de réponse standardisée au cours de la période : si Philippe de Clèves la place ainsi sous le château avant du navire, tout comme Alonso de Chaves ou d'autres auteurs quelques années plus tard, au contraire la *Mary Rose* à peu près contemporaine de ces auteurs vers le milieu du XVI^e siècle, garde ses réserves de poudre vers l'arrière du navire ; tandis que la *Couronne*, lancée en 1638, prévoit une réserve principale à l'arrière et une autre à l'avant. « 1575 — Discurso muy precioso de Rodrigo de Vargas sobre los Galeones agalerados... » Nav. XXII f°129 ; P. de Clèves, *Instruction de toutes les manières de guerroyer*, *op. cit.*, p. 41 ; A. de Chaves, *Espejo de navegantes*, *op. cit.*, p. 228 ; A. Hildred (ed.), *Weapons of warre*, *op. cit.*, vol. I, p. 154 ; « Devis du vaisseau du Roy nommé La Couronne » dans G. Fournier, *Hydrographie*, *op. cit.*

⁴ On peut mentionner que l'espace du navire est par ailleurs globalement organisé afin de pouvoir éteindre rapidement tout départ de feu, à travers par exemple la disposition régulière de barriques pleines d'eau et de couvertures humides sur le pont afin d'étouffer tout départ de feu. « 1577 — Instrucción y orden delo que ha de hacer é guardar el señor Almirante... » Nav. XXII f°167 ; A. de Chaves, *Espejo de navegantes*, *op. cit.*, in Cesáreo Fernández Duro, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, Madrid, Museo Naval, 1972, vol. I, p. 380.

Dans ce contexte, l'outil incendiaire — présent et utilisé en mer depuis l'invention antique du brûlot¹ — persiste comme un élément essentiel du combat rapproché, du fait de sa grande efficacité à très courte distance. C'est ce que montre le combat de la Cordelière avec le *Regent* anglais au large de Brest en 1512 : malgré la quantité non négligeable de canons à disposition², c'est par l'utilisation de grenades incendiaires et d'artifices jetés depuis les hunes que les navires abordés et entremêlés se consomment jusqu'à ce que les réserves de poudre du navire français soient atteintes, produisant une énorme explosion³. Rappelons en effet plus généralement que tant que la ligne de bataille et le combat à distance ne se sont pas encore imposés, on recourt à une grande variété d'engins incendiaires⁴, dont l'important glossaire nautique de Sir Henry Mainwaring, *The Seaman's Dictionary or Nomenclator Navalis*, composé dans les années 1620, donne une idée à l'article « *Fireworks* » :

Les ENGINES INCENDIAIRES désignent tous les types d'artifices appliqués à tous les types d'outil, d'arme ou d'instrument, que l'on utilise pour mettre feu aux coques, aux voiles et aux mâts d'un navire en plein combat. Il en existe de nombreuses sortes, mais les plus communément utilisés en mer sont ceux-ci : pots de feu, balles de feu, piques enflammées, tubes à feu, balles de cuivre, flèches de feu. Dire tout ce qu'il faudrait à ce sujet prendrait trop de place pour l'objectif que je me suis ici fixé. »⁵

Si le laconisme de Mainwaring est ici regrettable, il est malgré tout possible de d'identifier une partie de ces outils, dont l'utilisation est assez uniformément partagée par toutes les marines atlantiques⁶, à la lumière de diverses sources. Les différents traités montrent ainsi que la

¹ On trouve ainsi des brûlots dès le Ve siècle avant notre ère, dans un combat de 413 opposant flottes de Syracuse et d'Athènes. On les aperçoit également au cours de la 3^e guerre punique puis dans les campagnes de César, celui-ci perdant 35 navires en Sicile en 38 avant J-C du fait des brûlots de Cassius — et jusqu'à la bataille d'Actium. La tactique (associée au feu grégeois) est particulièrement utilisée par les flottes byzantines, par exemple à Zara en 717 ou contre les croisés de 1204, mais aussi par les flottes occidentales, notamment dans les prolégomènes à la bataille de l'Ecluse de 1341. James Coggeshall, *The Fireship and its Role in the Royal Navy*, Texas A&M University, s.l., 1997 ; Peter Kirsch, *Fireship : the terror weapon of the age of sail*, Annapolis, Naval Institute Press, 2009, 256 p.

² Une vingtaine de pièces de bronze pour la *Cordelière* et une quinzaine pour chaque navire anglais, auxquelles il faut ajouter toutes les pièces disposées sur les châteaux avant et arrière. Max Guérout, *Le dernier combat de la Cordelière*, Brest, Éditions Le télégramme, 2012, p. 85, 95-97, 107.

³ *Ibid.*, p. 110-111.

⁴ Voir 3.1.2.

⁵ G.E. Manwaring (ed.), *The life and works of Sir Henry Mainwaring*, *op. cit.*, vol. II, p. 147-148.

⁶ Une liste très similaire est ainsi donnée par Diego García de Palacio au chapitre XXIX de son *Instruccion nautica* : « *El condestable es a cuyo cargo está la artillería y municiones, hacer ingenios de fuego y ordenar a los artilleros a lo que han de acudir ; debe ser hombre apacible y de experiencia y animoso en las ocasiones de su oficio. Ha de saber hacer pólvora y afinarla hecha bombas de fuego, alcancías, granadas, piñas, dardos, flechas y bolas de fuego artificial, y para las piezas de bronce, sus alcatraces, linternas de pedernales y de cabezas de*

composition des substances incendiaires tourne généralement autour du mélange de poudre à canon et de différences substances inflammables (huile de lin, naphte, sulfure, etc...)¹. La mixture est ensuite soit versée dans un récipient en terre cuite qui se cassera à l'impact sur le pont ennemi (les *fire-pots*), soit enveloppée dans un tissu, qui peut être jeté lui-même, ou bien fixé à l'extrémité d'une lance (*fire-pikes*²), d'un bâton (*trunks*) ou d'une flèche (*fire-arrows*), puis projeté vers le navire adverse. La découverte sur l'épave de la *Mary-Rose* de plusieurs flèches de cette sorte, ainsi que de fragments de bâtons à l'extrémité augmentée d'une masse ressemblant à une enveloppe incendiaire, confirment leur présence sur les listes d'avitaillement et dans un certain nombre d'instructions nautiques³, et par là l'importance de l'objectif d'incendie dans l'approche du combat⁴.

Ces manœuvres sont toutefois particulièrement dangereuses, spécialement dans le cadre du combat bord à bord ; où l'incendie peut facilement se transmettre d'un navire à l'autre et les annihiler tous les deux. C'est ce qui se produit au cours du combat de 1512, lorsque la *Cordelière* et le *Regent* s'embrasent mutuellement, ne permettant qu'une poignée de rescapés sur plus d'un millier de combattants⁵. Le danger est si grand que l'on peut parfois assister à des efforts conjoints des deux adversaires pour éteindre un feu, comme le remarque le capitaine John Smith, faisant même état de scènes surprenantes de cordialité et d'entraide face au danger de l'incendie :

Dans une pareille situation, ils deviendront alors amis au point de s'aider l'un l'autre à s'éloigner, sans quoi ils brûleront conjointement et couleront. Et s'ils sont d'humeur généreuse, une fois le feu éteint, ils boiront aimablement à la santé l'un de l'autre, jetteront leurs chopes par-dessus bord, puis reprendront là où ils en étaient auparavant.⁶

clavos, y estoperoles, angelotes, pelotas de puyas y otras invenciones » D. García de Palacio, *Instrucción náutica*, op. cit., p. 323.

¹ Robert Norton, *The gunner : shewing the whole practise of artillerie*, Londres, 1628 — cité par A. Hildred (ed.), *Weapons of warre*, op. cit., vol. II, p. 519.

² On peut mentionner qu'une représentation évidemment tout à fait anachronique, mais intéressante de l'utilité des *fire-pikes* se trouve dans le film *Mad Max : Fury Road* (2015) où c'est l'arme principale des poursuivants.

³ W. Monson, *Naval Tracts*, op. cit., vol. IV, p. 211.

⁴ Peter Richard Valentine Marsden et Douglas McElvogue, *The Mary Rose: your noblest shippe : anatomy of a Tudor warship*, Portsmouth, Mary Rose Trust, 2009, vol. IV, p. 519-529.

⁵ M. Guérout, *Le dernier combat de la Cordelière*, op. cit.

⁶ J. Smith, *A Sea Grammar*, op. cit., p. 61. On constate aussi sur le tableau de van Wieringen de la bataille de Gibraltar de 1607 conservé au musée maritime d'Amsterdam des hommes perchés sur une vergue au premier plan en train d'arroser de seaux d'eau une voile en feu. Voir illustration n°37.

En ce sens, l'incendie apparaît donc bien comme le second danger principal menaçant la survie du navire et pouvant emporter tout l'équipage d'un coup, s'il ne peut être contenu à temps — ce qui est un danger très direct étant donnée l'inflammabilité du navire en lui-même, et l'omniprésence de combustibles dans l'univers du combat. La structure qu'est le navire dans la bataille apparaît donc dans toute sa fragilité : frêle abri pour les hommes, risquant en permanence de prendre l'eau ou de prendre feu, menaçant dès lors de couler et de mettre ainsi un terme à l'affrontement en emportant avec lui tout l'équipage qu'il transporte.

La destruction des hommes

La destruction d'un navire n'est pourtant pas le seul facteur aboutissant à l'annihilation de l'un des adversaires. En effet, il se peut aussi que le combat ne s'arrête jamais, et consume les hommes chez l'un des belligérants, jusqu'à une défaite totale. En d'autres termes, que l'on n'atteigne ainsi jamais le seuil où l'un des adversaires en vient à se rendre et où l'autre accepte cette reddition¹. Cela peut tout d'abord provenir d'une volonté acharnée — et presque suicidaire — des vaincus, dans une situation de combat à outrance, où la perspective d'une reddition n'est simplement pas évoquée. Les récits qui font état de ce genre d'attitude l'attribuent généralement à un capitaine refusant toute compromission et toute issue autre que la victoire ou la mort, comme par exemple dans le cas célèbre du *Revenge* en 1591, où le capitaine Sir Richard Greenville s'acharne dans un combat perdu et refuse de rendre les armes, à la surprise et à l'admiration de ses vainqueurs espagnols :

On ne trouvait sur notre navire aucun réconfort, aucun espoir, aucune réserve de navire, d'hommes ou de munitions, les mâts étant tous abattus par-dessus bord, le gréement étant en morceaux, toutes les œuvres vives étant rasées — et le navire était si bas qu'il était presque au niveau de l'eau, et n'était plus rien d'autre que la carcasse d'un vaisseau, rien ne restant qui aurait permis de fuir ou de se défendre. Sir Richard se trouvant lui-même dans cette situation désespérée, incapable de résister plus longtemps après ces quinze heures de combat, l'assaut de quinze navires successifs qui l'avaient abordé, et à peu près huit cent boulets de canon, en plus de nombreux assauts et entrées sur le navire ; et voyant que lui-même et son navire devaient passer à l'ennemi, qui l'encerclait désormais (le *Revenge* ne pouvant plus bouger en aucune direction, et étant ballotté par la houle) ;

¹ Sur les logiques de la reddition en mer, et l'évolution des représentations sur cette question sur le long terme, voir notamment Holger Afflerbach, « Going Down with Flying Colours? Naval Surrender from Elizabethan to Our Own Times » dans Hew Strachan et Holger Afflerbach (eds.), *How fighting ends : a history of surrender*, Oxford, Oxford University Press, 2012, p. 188-189 en particulier.

commanda au *master gunner*, qu'il savait être un homme résolu, de couler le navire afin qu'aucune gloire de cette victoire ne reste aux Espagnols ; puisqu'en tant d'heures de combat, et avec de telles forces ils n'avaient réussi à le prendre en quinze heures, et avec plus de dix mille hommes et cinquante-trois navires. Il persuada ainsi ses hommes, ou du moins autant qu'il le put, de se rendre à la seule merci de Dieu et de nul autre ; car puisqu'ils avaient repoussé tant d'ennemis en hommes courageux et résolus, ils ne devaient pas rogner l'honneur de leur nation pour prolonger leurs vies de quelques jours ou de quelques heures.¹

On perçoit ici tout le potentiel d'exagération dans le récit composé par Sir Walter Raleigh, qui ne se trouvait évidemment pas à bord, et qui préside à la construction instantanée du mythe du *Revenge* en louant l'obstination de Greenville. Mais la bataille a bien eu lieu en des termes proches, et la volonté de Sir Richard Greenville de se battre à outrance est corroborée par les sources espagnoles². Il convient cependant de ne pas en faire le paradigme du combat en mer : si la bataille est si célèbre, c'est précisément parce que l'attitude de Greenville apparaît exceptionnelle — et l'on peut d'ailleurs noter qu'il échoue finalement à persuader l'ensemble de son équipage, qui finit par le forcer à se rendre. Cela étant, une telle détermination n'est pas unique, et en 1621, un navire espagnol prenant un corsaire anglais aux Antilles peut constater une semblable volonté de périr plutôt que se laisser prendre :

Le capitaine Benito Arias Montano, avec la prudence de rigueur, trouvant la bataille terminée, ordonna au chef d'escadron Juan Silvestre qu'avec quatre artilleurs et d'autres soldats il entre sur le navire appelé le *Sévilan*, et sur la frégate où se trouvait l'essentiel de la puissance de feu de l'ennemi, et qu'il y éteigne les feux qu'il y trouverait. Arrivant ainsi au milieu du *Sévilan*, où avait combattu [le capitaine] anglais Esteban Corbi, ils trouvèrent dans l'entrepont, près du grand mât vers la poupe un baril de plus de six *arrobes* de poudre, avec à l'intérieur un globe de bronze qui était aussi rempli de poudre raffinée, d'où pendaient hors du baril deux mèches allumées et presque terminées, si bien qu'ils hésitèrent à les éteindre.³

Et en 1632, la flotte de navires espagnols basée à Dunkerque échappe pareillement de peu à la ruse suicidaire d'un des navires marchands hollandais qu'il vient de vaincre :

¹ « A report of the truth of the fight about the Isles of Açores, the last of August 1591 bewixt the Revenge... » R. Hakluyt, *Principal navigations, op. cit.*, vol. VII p.45.

² Récits par Don Juan Maldonado et Martin de Bertandona, AGS, « Guerra y Marina » legajo 326, documents 36 et 61.

³ « 1621 — Viaje y suceso de los caravelones y galeones de la guarda de Cartagena de las Indias y su costa... », Nav. VI f°47.

Après qu'ils se sont rendus, et que nos hommes sautent à leur bord, l'un d'entre eux mit feu à son navire ; s'ils avaient réussi leur projet, qui était de se faire sauter, et de brûler notre navire par la même occasion, il est certain que cela aurait été un grand malheur. Mais ce fut le contraire qui se produisit, car ceux qui s'étaient cachés pour faire cela se brûlèrent eux-mêmes, avec l'un de nos soldats qui était descendu en premier, ainsi que presque toute la proue du navire, mais presque rien de la cargaison ne fut perdu.¹

La reddition demeure donc une procédure dangereuse, pour le vaincu mais aussi pour le vainqueur qui n'est pas à l'abri d'un guet-apens — ce qui est une raison pour que celle-ci n'ait pas toujours lieu. En effet, si la volonté du navire défait peut être inflexible, le vainqueur peut aussi choisir de ne pas faire de quartier, c'est-à-dire de ne simplement pas offrir la possibilité de la reddition, et de poursuivre le combat jusqu'à l'anéantissement de tous les adversaires. Le combat rapproché, et l'abordage en particulier, atteignent ainsi assez régulièrement de tels niveaux d'intensité, qui permettent difficilement l'arrêt des hostilités. Ainsi par exemple, en 1579 au large de La Havane :

Sur le petit navire de l'ennemi, beaucoup de nos hommes entrèrent et commencèrent à le prendre, mais les Français se défendaient, car ils sont des hommes impossibles à faire se rendre sans les tuer. Et à ce moment, notre *lancha*² aborda [le navire ennemi] le *Dragon* par son autre bord, pensant y gagner beaucoup d'honneur, mais ils furent proches de perdre la vie et la *lancha* : en effet, les Français, voulant désespérément survivre, et voyant par là un moyen de se sauver, se jetèrent sur la *lancha* et la prirent jusqu'au mât principal, et blessèrent sévèrement à la tête son capitaine Pedro de Cornas avant de le jeter à la mer, ainsi que trois ou quatre soldats. Mais grâce à Dieu, nos hommes arrivèrent sur nos ennemis, les tuèrent et les jetèrent hors de la *lancha*, en récupérant leur capitaine, ce qui ne fut pas aisé — et il est à présent hors de danger de mort, même s'il n'a pas encore retrouvé ses esprits. Ils vainquirent tout l'équipage du *Dragon*, si bien qu'il ne resta de celui-ci qu'un survivant.³

On perçoit ici l'intensité du cœur du combat, où la dynamique semble passer d'un camp à l'autre, ce qui rend bien improbable de pouvoir s'arrêter en plein combat corps à corps pour négocier ou même établir une reddition — d'autant plus dans un pareil cas où un seuil de

¹ « 1632 — Relacion verdadera y nueva de la Victoria que han tenido las Naos de la Señora Infanta de Flandes... » Nav. XII f°174

² Petite embarcation, peut-être comparable à une chaloupe selon A. Jal, même si celle-ci comporte ici un mât, ce qui suggère un navire d'une certaine taille. A. Jal, *Glossaire nautique, op. cit.*, p. 908.

³ « 1579 — Relacion delo sucedido a la parte del Armada de Su Magestad de la guarda delas Indias... » Nav. XXII f°243

violence semble avoir été franchi, et où les Espagnols semblent chercher la vengeance face à un ennemi si déterminé et qui a blessé leur capitaine. Comme le remarque Paul Vo-Ha au sujet de l'assaut d'une place, et spécialement de la prise d'une brèche, « ce refus de tout quartier lors des assauts s'explique aussi par des logiques de vendetta. Ces épisodes meurtriers se soldent en effet par la mort de plusieurs assaillants, soldats ou officiers estimés, que leurs camarades vengent dans le sang des vaincus. La cohésion du groupe primaire, les liens dilectifs unissant les hommes d'une même compagnie, jouent alors le rôle de déclencheurs du carnage »¹. Phénomène que l'on a déjà pu voir à l'œuvre lors de la bataille des Açores de 1582, où un navire basque refuse tout quartier à un navire français qui venait de tuer plusieurs de leurs compatriotes², ou encore à la bataille de Gibraltar de 1607 telle qu'elle est représentée par C. Claesz van Wieringen, où l'on voit au premier plan des chaloupes hollandaises aller achever les Espagnols tombés à l'eau³. D'une manière générale, un abordage semble se rapprocher de l'assaut de brèche pendant un siège à terre, où l'intensité du combat est telle que « lors de ces paroxysmes de violence, la capture de prisonniers, qui pourraient compromettre le succès de l'opération, est inconcevable »⁴. Le parallèle est d'ailleurs fait par John Smith, qui a connu les deux situations et dont on a déjà vu qu'il tendait à les rapprocher pour en montrer tout l'effroi :

Je confesse que la charge vers des tranchées, ainsi que sur les abords d'une brèche dans un rempart, sont des tentatives aussi désespérées que l'on pourrait imaginer pour un homme. Mais celui qui aura essayé aussi souvent que moi à la fois cela, et l'entrée dans un navire qui résiste, confessera sûrement qu'il n'y a aucun service aussi dangereux sur terre, qu'un combat résolu en mer.⁵

Combat intense, plein et dramatique donc, où chaque pouce de terrain se gagne chèrement, et où l'interruption pour gérer des prisonniers (qui pourraient en plus constituer un danger) n'est pas envisageable. Il s'agit là évidemment de l'issue la plus dramatique, au sens propre du terme, pour un combat — mais aussi de la plus simple : poursuivre le combat jusqu'à ce que l'un des ennemis ait disparu. Pourtant, le combat en mer est loin d'être systématiquement aussi tragique,

¹ P. Vo-Ha, *Rendre les armes*, *op. cit.*, p. 291.

² C. Fernández Duro, *La conquista de las Azores en 1583*, *op. cit.*, p. 288.

³ Voir illustration n°37 — nous ne disposons malheureusement pas de l'image en assez bonne qualité pour faire un gros plan serré sur cette action.

⁴ P. Vo-Ha, *Rendre les armes*, *op. cit.*, p. 291.

⁵ Une version plus succincte de cette remarque est déjà contenue dans le dictionnaire de Mainwaring — que John Smith reprend (et confirme donc) en l'embellissant. G.E. Manwaring (ed.), *The life and works of Sir Henry Mainwaring*, *op. cit.*, vol. II, p. 144 ; J. Smith, *A Sea Grammar*, *op. cit.*, p. 57-58.

et peut aussi prendre fin par accord entre les adversaires — reddition dont il faut à présent étudier les seuils et les modalités.

3.4.3. La perte d'éléments-clé

La question qui se pose d'abord est celle du seuil à partir duquel le combat se termine. En d'autres termes, il s'agit de se demander ce qui pousse l'une des parties à s'arrêter de combattre, c'est-à-dire à considérer que la bataille est perdue, et qu'il ne reste plus qu'une reddition honorable à espérer, afin de pouvoir gagner la clémence du vainqueur.

La disparition du capitaine

Le premier facteur poussant un navire à se rendre, et de loin le plus important dans les sources, est ainsi la disparition du capitaine ; c'est-à-dire du commandement au feu. En effet, on a vu que si le capitaine peut être relativement effacé dans le quotidien du navire¹, la direction du groupe au cœur du combat lui revient en revanche² : sa mort ou sa mise hors d'état de combattre marque donc la disparition du commandement et de la gestion de l'équipage en pleine bataille. Ainsi en 1625, le marquis d'Espinola rencontre une dizaine de navires hollandais au large de Calais :

Notre bon marquis fit en sorte que ses navires se mettent en ordre, et ils attaquèrent l'ennemi si valeureusement qu'ils mirent hors d'état de nuire le vaisseau principal de cette flotte, et ils le canonnaient de telle manière qu'en moins d'une heure ils eurent capturé deux navires, dont le premier parce que le capitaine était mort d'un boulet tiré depuis notre *capitana*.³

Même une blessure grave du capitaine semble synonyme de victoire, comme on le voit dans un combat au large de Cuba en 1621 :

Dans [le navire ennemi] était un prisonnier portugais, qui s'enfuit à la nage, et demanda qu'on ne le tue pas car il était chrétien. Et en le repêchant à bord de l'*Almiranta*, il dit : victoire, car lors de la dernière charge le capitaine anglais Esteban Carbi avait été blessé à mort de deux balles, l'une à la gorge et l'autre à la joue gauche, et il souhaitait ainsi faire sauter son navire par désespoir.⁴

¹ Voir 2.1.2.

² Voir 3.3.3.

³ « 1625 — Refriega admirable que el Marques de Villa Real... » Nav. XII f°160.

⁴ « 1621 — Viaje y suceso de los caravelones y galeones de la guarda de Cartagena de las Indias y su costa... », Nav. VI f°46. Voir aussi par exemple « 1572 — Carta que escrivió Estavan de las Alas sobre el suceso del Armada de Galeones... » Nav. XXII f°10 ; ou le récit de la prise du *Revenge* par Don Juan Maldonado, qui signale que « la

Pour cette raison, il est fréquent que l'on observe et que l'on scrute au cœur de la bataille, afin de savoir ce qu'il advient du capitaine ennemi, dont la blessure conditionne la poursuite du combat¹. Mais si l'événement est toujours grave, la reddition n'est toutefois pas automatique, et l'on trouve parfois des cas de navires poursuivant le combat sans capitaine, lorsque quelqu'un parvient à prendre la suite du commandement. On perçoit cependant toute la difficulté de la tâche à travers les conseils donnés par Diego Garcia de Palacio en pareil cas :

Il arrive aussi que dans une bataille le capitaine du navire meure : quand cela arrive, les hommes ne doivent pas se débander, et le maître doit lui succéder, ordonner et commander les hommes ; et s'il meurt lui aussi, alors cela revient au pilote. Et si tous sont morts, c'est une situation terrible mais chacun doit s'ordonner de manière à ce qu'ils atteignent la victoire sans capitaine, car ils partageront leur destinée, mort ou victoire.²

On saisit ainsi l'importance d'une chaîne de commandement claire, mais aussi en quelque sorte l'impossibilité d'envisager un combat sans ce commandement, Garcia de Palacio n'ayant au fond que peu de conseils pratiques à donner lorsque tous les officiers ont disparu. Même s'il peut arriver que le combat se poursuive un moment, il apparaît clairement que l'absence d'un commandant limite ce que peut accomplir un équipage au combat, comme par exemple dans le cas de la capture de la caraque portugaise *Cinque chagas* en 1594 au large des Açores, où l'un des capitaines étant précocement touché, tout l'équipage de ce dernier refuse de se risquer à l'abordage³.

La prise de l'étendard

Un autre élément venant parfois marquer la victoire, plus étonnant, est la prise de l'étendard du navire ennemi — qui semble avoir une importance stratégique au cœur de la bataille qui peut surprendre⁴. De fait, si chaque navire porte un certain nombre de bannières au quotidien,

mort de l'Amiral fut d'une grande importance » pour amener la fin du combat. AGS « Guerra y marina », legajo 326, doc. 36.

¹ Ainsi par exemple dans un combat au large des Antilles en 1639, où le narrateur — un religieux passager d'un navire espagnol — cherche désespérément à reconnaître le capitaine ennemi à son habit, afin de savoir s'il est touché. « 1639 — Copia de una carta que escribio el Padre Fr. Juan Lainez, en que le da cuenta del viaje de los galeones, batalla con pie de palo y otros sucesos... » Nav. XXIV f°268.

² D. García de Palacio, *Instrucción náutica, op. cit.*, p. 340.

³ R. Hakluyt, *Principal navigations, op. cit.*, vol. VII, p. 123.

⁴ On peut toutefois la corréler avec la fonction de l'étendard dans les batailles terrestres : en l'absence d'uniforme, celui-ci cristallise l'identité de l'unité et du groupe, et est parfois utilisé comme un point de ralliement ou un outil

l'usage de l'objet demeure étroitement associé au combat, et hisser un certain nombre de drapeaux est l'un des premiers gestes que l'on accomplit lorsqu'une situation de combat se présente¹. Ainsi, dans des instructions de flotte espagnoles de 1575, on trouve une attention particulière à la garde de l'étendard, puisqu'il est ordonné que « les gentilshommes devront monter la garde de l'étendard avec leurs armes »². C'est de fait un point souvent souligné dans les récits de combat, par exemple dans cette bataille de 1572 entre un navire espagnol et un grand navire de Bayonne :

Ils combattirent jusqu'à la nuit, aucun des deux navires ne parvenant à prendre l'autre. Et ils s'arrêtèrent jusqu'au lendemain, en se surveillant de près pendant la nuit, et au matin ils recommencèrent à combattre, et Don Luis [de Caravajal] prit la bannière que l'ennemi portait, aux armes du roi de France, et ils tuèrent pendant le combat le capitaine français.³

La chose est pareillement notée au cœur de la bataille des Açores de 1582, où le drapeau semble un objectif au cœur du combat :

Le navire d'Oquendo tenait bien abordé [le navire amiral français], qu'il avait accroché par la poupe et dans lequel il avait réussi à faire entrer des soldats, qui commencèrent à piller, et emportèrent quatre prisonniers et les bannières.⁴

de transmission des ordres. Enfin, le décompte des bannières prises aux vaincus est décisif pour apprécier l'ampleur d'une victoire.

¹ Sir William Monson attribue notamment la tâche de hisser les différents drapeaux au *boatswain*, W. Monson, *Naval Tracts, op. cit.*, vol. IV, p. 90. On peut noter que certains sont des signes de distinction pour les navires de commandement d'une flotte, permettant de les repérer — et matérialisant le statut des navires composant une flotte (les principaux navires d'une flotte britannique étant d'ailleurs appelés *flagships*). « 1594 — Instruccion que dio el Rey en Madrid a 15 de enero de 1594 a Don Francisco Colonna... » Nav. XXIII f°500, *Ibid.*, p. IV, p. 133 ; N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea, op. cit.*, p. 299. Mentionnons enfin que l'usage des pavillons relève du registre de courtoisie en mer, et notamment la pratique de les affaler à la vue d'un navire ennemi apparaît comme un signe de respect — mais a pu être identifié comme une reconnaissance de souveraineté : on connaît ainsi l'insistance de Charles Ier à partir du début des années 1630 à ce que tous les navires naviguant dans les vagues « eaux anglaises » (et spécialement la Manche) affalent leurs pavillons en rencontrant un navire anglais, comme un signe de reconnaissance de la souveraineté anglaise sur ces mers. Si une relative acceptation de cette prétention a longtemps prévalu, on peut noter que c'est un incident autour du respect de cette prétention qui amène la bataille de Douvres en 1652, puis la seconde guerre anglo-hollandaise. *Ibid.*, p. 380-383 ; N. A. M. Rodger, *A naval history of Britain, 1649-1815 : The Command of the Ocean*, Londres, Allen Lane/National maritime museum, 2004, p. 12.

² « 1575 — Orden e Instruccion del modo y manera que se ha de tener para pelear en el mar » Nav. XXII, fol. 161.

³ « 1572 — Relacion de las presas que hicieron y su valor, las Naos que salieron del Puerto del Pasage a cosear contra Franceses... » Nav. XXV f°127. On peut mentionner que cela peut amener l'équipage à certaines imprudences, comme par exemple cet artilleur espagnol déjà aperçu qui saute seul en 1579 sur un navire français depuis son beaupré, afin de ramener la bannière française, *rabo de gallo*. « 1579 — Relacion delo sucedido a la parte del Armada de Su Magestad de la guarda delas Indias... » Nav. XXII f°244.

⁴ C. Fernández Duro, *La conquista de las Azores en 1583, op. cit.*, p. 286. Sur l'importance centrale du drapeau pour les tercios espagnols notamment — dont l'alférez ne doit jamais s'éloigner — voir R. Quatrefages, *Los Tercios españoles, op. cit.*, p. 148 et sq.

La pratique se poursuit d'ailleurs jusqu'à la fin de la période et semble conserver une très forte dimension symbolique, puisque lors de la bataille du Texel de juillet 1653, les Etats généraux de Hollande offrent des récompenses spécifiques pour les hommes qui abordent le navire ennemi ; mais aussi des primes particulières pour la capture des différents drapeaux :

Celui qui ira chercher et rapportera l'étendard du principal amiral ennemi recevra 1000 guilders.

Les étendards des autres amiraux, 500 guilders chacun.

Les couleurs attachées sur le beaupré, 250 guilders chacun

Les couleurs attachées sur le mât de misaine, 150 guilders chacun

Les couleurs sur la poupe, 50 guilders chacun¹

On voit donc une sorte d'échelle de valeur dans la prise des bannières ennemies, en fonction de l'importance du navire sur lequel celles-ci sont saisies, mais aussi de la difficulté à les attraper : ainsi les drapeaux placés sur les parties du vaisseau les plus extérieures — comme le beaupré ou la poupe du navire — valent moins que les étendards, qui sont au centre du navire et impliquent donc une entrée dans les profondeurs du dispositif ennemi. Il convient avant tout de lire dans cette importance de la prise des couleurs une rémanence médiévale et une convention de l'éthique guerrière, où la capture de la bannière ennemie équivaut à une victoire totale. Mais le phénomène peut s'articuler avec une certaine logique opérationnelle : tout d'abord, prendre le drapeau d'un navire implique d'avoir pénétré soit sur son château arrière, soit éventuellement au niveau de son grand mât² — et marque donc certainement que la victoire est au moins bien engagée³. En outre, dans le cadre d'un combat entre flottes, réussir à amener le pavillon d'un navire ennemi signale aux autres navires dans la bataille celui-ci est vaincu, ce qui peut avoir des effets psychologiques et stratégiques à l'échelle de l'affrontement global.

¹ « 24 juillet 1653 - Récompenses offertes par les Etats généraux », S.R. Gardiner et C.T. Atkinson (eds.), *Letters and papers relating to the first Dutch war (1652-1654)*, *op. cit.*, vol. V, p.319.

² Voir par exemple « Relacion de los servicios de Juan de Triviño Guillamas, de nacion, Ingles », AGI Gobierno Indiferente, legajo 1859, « Junta de guerra 1602-1638 » — où le soldat fait valoir dans ses états de service avoir pénétré sur un navire ennemi jusqu'au mât principal, et ramené la bannière qui s'y trouvait ; ce qu'il considère clairement comme le symbole de la victoire.

³ On peut noter que N. Boteler par exemple marque lui le seuil de la victoire à la possession des voiles et du gouvernail, ainsi qu'au moment où les ennemis sont acculés sous leur pont et qu'il devient alors temps de passer à la négociation. N. Boteler, *Dialogues*, *op. cit.*, p. 301.

3.4.4. La reddition et le sort des prisonniers

Une fois que la décision d'arrêter le combat est prise, il reste encore à formuler les contours du cessez-le-feu ; c'est-à-dire à arrêter, voire dans certains cas à négocier les termes précis de la reddition avec le vainqueur, puis à les mettre en actes.

Conclure une reddition

En effet, en l'absence d'une victoire absolue, qui ne laisserait aucun survivant dans l'un des côtés, on entre clairement dans une phase transactionnelle du combat, où l'on peut discerner un intérêt commun bien clair à limiter les pertes. Le vaincu cherche ainsi à sauvegarder la vie de ses hommes, tandis que le vainqueur cherche à limiter ses risques de pertes dans un combat à outrance, face à un ennemi qui n'aurait plus rien à perdre et risquerait donc de combattre jusqu'au dernier souffle. Il s'agit alors d'arrêter le combat — ce qui, comme on l'a vu, n'est pas toujours simple — et de négocier les termes de la reddition. Cependant, il n'est pas toujours facile d'établir une communication avec l'équipage ennemi, particulièrement si le combat n'est pas directement bord à bord, mais à quelques encablures de distance — ce qui renvoie à la question déjà évoquée de la portée de voix en mer¹. Ainsi lors du combat de 1621 au large de Cuba, le prisonnier portugais que l'on a déjà rencontré se retrouve obligé de faire demi-tour et de retourner à la nage vers le navire dont il s'est échappé, pour servir de négociateur et porter les termes de la reddition vers le navire corsaire :

Le capitaine Benito Arias demanda alors au Portugais qu'il fasse l'effort de revenir vers son navire, et qu'il dise à l'équipage de se rendre de bonne guerre sans mettre le feu au vaisseau.²

Une fois que cette communication est établie, vient alors la question des termes du cessez-le-feu — qui tournent généralement autour de la reddition stricte et immédiate du navire vaincu,

¹ Voir 3.3.1. La plupart des redditions semblent toutefois se faire à portée de voix — spécialement si celle-ci a lieu après l'abordage. Voir R. Hakluyt, *Principal navigations, op. cit.*, vol. VII, p. 104, 123.

² « 1621 — Viaje y suceso de los caravelones y galeones de la guarda de Cartagena de las Indias y su costa... », Nav. VI f°46.

contre une garantie plus ou moins claire de la vie sauve de l'équipage¹ : un navire qui se rend a généralement assez peu de levier de négociation, à moins de menacer de tout faire sauter².

Il importe dans tous les cas de commencer par s'assurer que la reddition est bien réelle, et n'est pas une ruse d'un navire en difficulté pour reprendre le dessus par un guet-apens ou pour s'échapper. Alonso de Chaves énonce ainsi une procédure standard à suivre pour un vainqueur, qui apparaît comme une base de bon sens :

Si les adversaires se rendent, vous devez ensuite leur ordonner de jeter leurs armes, et leur ordonner de se presser et d'aller tous dans l'entrepont, puis prendre leurs armes et affaler leurs voiles. Il faut ensuite appeler le capitaine, le maître, le pilote et l'écrivain du bord et leur commander de passer comme prisonniers sur notre navire ; puis descendre à l'intérieur du navire et désarmer tous les autres, ou si vous craignez de descendre, commandez-leur de remonter sur le pont, et fouillez tout le navire afin qu'il ne reste rien de caché.³

Deux types de précaution donc, dès le début de la période : à la fois des gages du désarmement complet de l'équipage vaincu, mais aussi la prise d'un certain nombre d'otages en la personne des officiers du navire défait. On retrouve ces garanties de manière constante dans les différentes procédures de reddition tout au long des XVI^e et XVII^e siècles : déposer les armes évidemment et se tenir à distance d'elles, mais aussi *affaler** les voiles — ce qui a pour effet de rendre le navire non manœuvrant, et ainsi d'éviter le risque d'une fuite de dernière seconde, comme le remarque N. Boteler :

Quand vous donnez quartier à un ennemi, cela doit toujours être fait avec cette précaution et provision, que celui-ci enroule toutes ses voiles, et demeure ainsi jusqu'à ce que vous en ayez pleinement pris possession [...]. Sans quoi le moment de liesse de votre victoire risquera de lui donner une occasion de se libérer de votre emprise, ce qui est arrivé plus d'une fois.⁴

* On parle d'*affalage* quand on relâche les cordes retenant les voiles, ce qui a pour but de les ramener sur le pont et de les rendre inefficaces. *Affaler* est le contraire de *hisser* les voiles.

¹ Cette reddition s'exprime parfois autour du fait d'appeler à « bonne guerre », compris comme un signe d'arrêt de combat. Voir par exemple « 1607 — Relacion de las Esquadras que Su Magestad mando formar... » Nav. XII f°17.

² Ce qui arrive ponctuellement, par exemple pour John Smith, voir J. Smith, *True travels, op. cit.*, p. 51, 54.

³ A. de Chaves, *Espejo de navegantes, op. cit.*, p. 385.

⁴ N. Boteler, *Dialogues, op. cit.*, p. 302.

L'affalage des voiles apparaît même comme le signe conventionnel de la reddition, et semble posséder un grand enjeu symbolique, comme on peut le voir dans un combat anglo-espagnol de 1592 :

Après avoir viré et chargé à nouveau tous nos canons, nous arrivâmes à leur niveau et leur dûmes de se rendre, sans quoi nous les coulerions. L'un d'entre eux se serait rendu, étant touché au niveau de la ligne de flottaison ; mais l'autre le traita de traître. A quoi nous lui répondîmes que s'il ne se rendait pas à l'instant aussi, nous le coulerions en premier. Et alors, comprenant notre détermination, celui-ci hissa un drapeau blanc et se rendit, mais refusa d'affaler ses voiles, car il avait juré de ne jamais le faire pour aucun navire anglais. Nous ordonnâmes aux capitaines et aux masters alors de venir à notre bord, ce qu'ils firent. Et après les avoir fait prisonniers, nous envoyâmes certains de nos hommes à leurs bords, qui affalèrent leurs voiles et prirent contrôle des navires.¹

On le voit, l'affalage répond donc à une exigence pratique — pouvoir s'assurer que l'ennemi ne va pas pouvoir les déployer brusquement et s'enfuir — mais aussi à un enjeu symbolique. Amener sa voilure apparaît donc comme une convention de la reddition, mais aussi dès lors comme son symbole, ce qui peut expliquer le serment apparemment fait à bord du navire espagnol, que l'auteur anglais a l'air de parfaitement comprendre — au point que les deux adversaires s'arrangent pour contourner formellement cet obstacle, en envoyant l'équipage anglais affaler les voiles. On remarque aussi la permanence de l'exigence d'avoir les principaux officiers du navire vaincu à bord du navire vainqueur, ce qui correspond clairement à une logique d'otages de marque en même temps que ce souci répond à une finalité pratique : empêcher le navire vaincu d'avoir une chaîne de commandement qui pourrait structurer et diriger l'équipage pour une rébellion. Don Martin de Padilla ordonne ainsi à la fin du XVI^e siècle à ses capitaines :

Si le navire auquel vous donniez la chasse se rend, n'y entrez pas, mais envoyez votre chaloupe avec les hommes adéquats afin de ramener les personnes principales qui s'y trouvent à votre bord — ou ordonnez-leur de le faire avec leur chaloupe, sans qu'aucun des nôtres n'entre dans leur navire, plus qu'il n'est nécessaire pour manœuvrer les voiles.²

¹ « The maner of the taking of two Spanish ships laden with quicksilver & the Popes bulles, bound for the West Indies, by M. Thomas White in the Amity of London. 1592. » R. Hakluyt, *Principal navigations, op. cit.*, vol. VII, p. 104. Voir aussi « 1579 — Relacion delo sucedido a la parte del Armada de Su Magestad de la guarda delas Indias... » Nav. XXII f°244-245

² « Années 1590 — Instrucción de Don Martin de Padilla, que los capitanes de Infanteria y de los Navios del Armada han de guardar y cumplir... », Nav. III f°319.

On peut encore discerner ici encore l'idée persistante de l'importance du commandement au cœur du combat — de telle sorte que l'absence de la hiérarchie sur le navire vaincu prémunirait contre toute tentative de rébellion, l'équipage ne pouvant tenter ce genre d'initiative sans y être commandé. Cela étant, il convient de ne pas complètement se fier à l'absence de commandement sur le navire ennemi non plus, d'où l'envoi d'hommes à son bord pour le manœuvrer et pour surveiller un équipage à demi prisonnier, qu'il faut contrôler et en même temps dont il faut se servir pour pouvoir aider à manœuvrer le navire. Cela invite à un surplus de précautions que Garcia de Palacio considère comme indispensables :

Si Dieu vous donne la victoire, il faudra placer les ennemis vaincus dans l'entrepont, et là il faudra les désarmer [...]. Et si vous pouvez emporter le navire avec vous, il faudra partager l'équipage et les officiers ennemis entre les deux navires, et rester très vigilant à ce qu'ils restent sous le pont et ne leur faire confiance en rien ; afin d'éviter que par désespoir ils n'entreprennent, et ne réussissent une action pour recouvrer leur liberté et blesser leurs vainqueurs.¹

Et il semble que faute de ces garanties, il vaille mieux abandonner la valeur du navire capturé, plutôt que risquer une rébellion qui ferait perdre le gain du combat et mettrait en danger l'équipage vainqueur. C'est ce que l'on constate dans un récit de combat anglo-hollandais au large de la Galice, remporté par les Espagnols qui ne se risquent même pas à tenter d'emporter leurs prises, faute de pouvoir gérer eux-mêmes les navires pris :

Je fis alors venir à bord les capitaines des deux navires de guerre avec leurs maîtres, mais n'ayant assez d'équipage pour manœuvrer les voiles, je fis couler ces deux navires, en gardant les capitaines et les maîtres prisonniers sur le navire amiral.²

Les otages semblent donc ici insuffisants, au point qu'il semble préférable de ne pas prendre de risque et d'abandonner les navires vaincus en les sabordant, plutôt que risquer que leur

¹ D. García de Palacio, *Instrucción náutica, op. cit.*, p. 341.

² « 1626 — Relacion de los valerosos hechos »..., Nav. VI f°2. Voir aussi « 1639 — Carta de D. Francisco Feijo dando cuenta de la perdida de los Navíos de Dunquerque », Nav. VII f°91, García de Palacio, *Instrucción náutica, op. cit.*, p. 341 ; ainsi que S.R. Gardiner et C.T. Atkinson (eds.), *Letters and papers relating to the first Dutch war (1652-1654), op. cit.*, vol. IV p. 36, 265. On peut noter par ailleurs que cette doctrine s'inversera très nettement à partir de l'apparition de la ligne de bataille : les mêmes instructions de flotte britanniques de 1665 qui matérialisent la formation en ligne ordonnent aussi de faire tout ce qui est possible pour s'approprier les navires ennemis, renversant littéralement l'article 10 des instructions de flotte de 1653 qui préconisait de les détruire afin de ne pas s'en encombrer. La conjonction de ces deux évolutions semble ouverte aux hypothèses. J.S. Corbett (ed.), *Fighting instructions, 1530-1816, op. cit.*, p. 103, 125.

équipage les reprenne (on peut d'ailleurs se demander ce que cet équipage devient dans ce cas précis, une fois les deux navires vaincus coulés¹).

La nécessité d'affirmer son contrôle sur le navire ennemi est donc omniprésente, ce qui peut parfois amener à certaines extrémités, comme dans le cas d'un combat franco-espagnol de 1572 sur la côte sud de Cuba. Le capitaine espagnol Esteban de las Alas décide en effet de recourir à un ressort plus psychologique :

Nous prîmes vivants le capitaine et vingt hommes [...]. Je les ai mis à l'intérieur du navire, puis je suis allé en chercher trois ou quatre à qui j'ai enlevé les fers, et afin de m'assurer qu'ils n'aillent pas tenter quelque entreprise hasardeuse sur le galion, j'ai pris une dague, les ai tous poignardés plusieurs fois, et les ai jetés à la mer.²

Volonté donc de faire un exemple, et d'impressionner les prisonniers en montrant la détermination et l'implacabilité des vainqueurs.³

La reddition culmine enfin avec le souci des pavillons, dont l'importance symbolique pour marquer la victoire a déjà été évoquée, et dont la manipulation apparaît comme le dernier enjeu d'une victoire : si le drapeau blanc apparaît bien comme un signe de capitulation⁴, un enjeu symbolique se déploie au-delà. Ainsi, lors de la bataille des Açores, don Miguel de Oquendo insiste lourdement sur ce point lorsqu'il raconte comment il a abordé le navire amiral français : « le navire amiral fut pillé par nos soldats et nos marins, et j'ai placé ma bannière de combat [*bandera de campo*] sur sa poupe, et ai placé ses insignes, usées par le combat, sur mon navire »⁵. Le placement de sa propre bannière sur le navire français apparaît ainsi comme une prise de possession symbolique du navire vaincu, doublée par la récupération du drapeau ennemi⁶, qui devient alors un trophée de guerre ; il sera rapporté et dans les cas les plus importants, exposé à terre pour marquer la victoire. De la même manière, à la fin de la bataille

¹ On pourrait supposer qu'il s'est agi là d'un combat particulièrement meurtrier, d'où l'absence même de l'équipage ennemi pour aider à la manœuvre — mais rien dans le récit ne vient l'établir.

² « 1572 — Carta que escrivió Estavan de las Alas sobre el suceso del Armada de Galeones... » Nav. XXII f°10.

³ On peut toutefois remarquer que plusieurs bibles de Genève sont retrouvées sur le navire français, ce qui peut donner une coloration religieuse à cette cruauté, même si le lien n'est pas explicitement fait par l'auteur.

⁴ « The maner of the taking of two Spanish ships... » R. Hakluyt, *Principal navigations, op. cit.*, vol. VII, p. 104.

⁵ C. Fernández Duro, *La conquista de las Azores en 1583, op. cit.*, p. 309. Voir aussi AGS « Guerra y marina », legajo 128, doc. 30.

⁶ Savoir qui a récupéré la bannière de Strozzi est ainsi un sujet de controverse assez brûlant entre les sources espagnoles. *Ibid.*, p.148-149.

du pertuis breton de 1622, la seule exigence du duc de Guise vainqueur semble être que le navire amiral rochelais décroche le pavillon de son grand mât, « ne pouvant souffrir qu'un autre portât l'étendard au grand mât que lui »¹.

Appropriations

Dès lors que le navire est bien pris, il convient donc d'en gérer le contenu. La question qui se pose immédiatement est alors celle du pillage : il s'agit de récompenser les hommes qui viennent de risquer leur vie par des biens matériels — au point que l'empressement à entrer dans le navire ennemi pour se saisir de ce qu'on peut, vient à poser de réels problèmes stratégiques si le combat n'est pas complètement terminé. Ainsi, il faut par exemple empêcher les hommes d'entrer sur le navire amiral de la flotte française lors de la bataille des Açores de 1582, une fois que celui-ci est vaincu :

Ils commencèrent à dire à notre galion qu'ils se rendaient, et ainsi nos soldats commencèrent à entrer sur leur navire. Voyant cela, Don Lope de Figueroa fit dire au capitaine Rosado, qui avait la charge de la troupe par où l'on commençait à entrer sur le navire ennemi, qu'il retire tous les hommes qui y étaient entrés, et qu'il abatte celui voudrait y pénétrer ; car ce n'était pas le moment de désarmer notre galion puisque nous nous trouvions au milieu des ennemis.²

Fureur à entrer sur le navire ennemi pour en prendre possession aussi vite que possible — spécialement dans le cas d'un bâtiment de choix comme celui-ci — qui doit donc être tempérée par une certaine prudence. Cela s'explique par la question qui suit immédiatement, à savoir la répartition des richesses trouvées. Ce partage peut répondre à plusieurs logiques, dont la première est celle du premier arrivé, premier servi : en particulier dans le cas où plusieurs vaisseaux de la même flotte coopèrent pour attaquer en même temps un navire ennemi. Une fois ce dernier rendu, la précipitation à se saisir de tout ce qui est possible avant l'autre équipage allié semble un problème constant à gérer³ — même si certaines instructions tentent de réguler cet appétit au pillage par des seuils et des montants :

¹ B.N. Franç. 20784, f°549.

² C. Fernández Duro, *La conquista de las Azores en 1583, op. cit.*, p. 322.

³ Ainsi par exemple en 1579, trois navires espagnols soumettent un navire français, qui souhaite se rendre à la *Capitana*, mais qui est intercepté par une frégate espagnole dont les soldats pillent entièrement le navire vaincu, sous le regard consterné des autres navires espagnols qui voient le butin leur passer sous le nez ; même si des punitions s'ensuivent : « 1579 — Relacion delo sucedido a la parte del Armada de Su Magestad de la guarda delas Indias... » Nav. XXII f°245. Sur les modalités de pillage à plusieurs navires, voir par exemple « 1597 — Instruccion del Adelantado de Castilla, Capitan general de las Galeras de España y del Armada del Mar

Quand le navire ennemi se sera rendu tous pourront prendre tous les vêtements qu'ils auront trouvé, et les bijoux ou l'argent, ou tout ce qu'ils trouveront dans la limite de cent ducats, et toutes les armes avec lesquelles les ennemis se seront battus. Et tous les vêtements qui n'auront pas été trouvés¹, les bijoux ou l'argent de plus de cent ducats ne devront pas être saisis, et celui qui les saisira devra le signaler en moins de trois jours sous peine de tout perdre.²

Si elle n'est pas systématique, on trouve toutefois régulièrement une répartition normée du butin comme alternative — ou complément ultérieur — au pillage immédiat. On a déjà pu voir que les premiers à sauter sur le navire ennemi sont parfois récompensés par une part de butin exceptionnelle³ ; puis le reste suit ensuite une recette conventionnelle, et fixée à l'avance souvent dans les instructions de flotte. Celle-ci peut varier à la marge, mais on retrouve généralement des ordres de grandeur comparables à ce document anglais datant du règne de Charles I^{er} :

Le tiers du butin réservé à la compagnie⁴, s'il est sous forme d'argent, doit être calculé pour qu'on ait trois parts par homme en moyenne, pour un équipage de cent hommes. [...] Le capitaine doit avoir dix parts, le lieutenant sept, le maître huit, ses deux aides six chacun, les *midshipmen* cinq, le trésorier cinq, l'artilleur principal quatre, le maître d'équipage [*boatswain*] cinq, le charpentier quatre, le tonnelier quatre, les aides du charpentier trois chacun, les aides du quartier maître trois chacun, le *cockswain*⁵ quatre, le chirurgien cinq, son aide trois, les deux autres artilleurs deux ou deux été demi en fonction de leur mérite. Il y a en tout 34 officiers avec leurs aides ; le reste doit revenir au reste de la compagnie,

Oceano... » Nav. XXIX 3 ; « Années 1590 — Instrucción de Don Martin de Padilla, que los capitanes de Infanteria y de los Navios del Armada han de guardar y cumplir », Nav. III f°19.

¹ L'expression ici utilisée — et qui revient ailleurs — est celle de *ropa cortada* ; pour désigner les vêtements que les vainqueurs ont le droit de s'approprier. Il est difficile de savoir exactement à quoi cela renvoie : vêtements taillés (par opposition à du tissu en gros, que l'on pourrait revendre) ? Vêtements endommagés au cours du combat ? Vêtements récupérés sur des combattants (par opposition à ceux qui seraient rangés dans des malles) ?

² « 1597 - Instrucción del Adelantado de Castilla, Capitan general de las Galeras de España y del Armada del Mar Oceano » XXIX 3. On peut trouver une limite similaire de 40 shillings dans le cas anglais W. Monson, *Naval Tracts*, *op. cit.*, vol. IV, p. 200.

³ Voir 3.2.2. « 1597 — Instrucción del Adelantado de Castilla, Capitan general de las Galeras de España y del Armada del Mar Oceano... » XXIX 3 ; « Années 1590 — Instrucción de Don Martin de Padilla, que los capitanes de Infanteria y de los Navios del Armada han de guardar y cumplir, Nav. III f°319 ; Rawlinson A 192 f°185 ; W. Monson, *Naval Tracts*, *op. cit.*, vol. IV p. 20.

⁴ Il y a en effet deux autres tiers, pour le propriétaire du navire et son armateur ; à quoi il faut rajouter la part du roi (1/5^e) et celle du Lord Amiral (1/10^e).

⁵ Officier subalterne en charge de l'équipage

les hommes les meilleurs devant avoir les meilleures parts, et les jeunes pas plus d'une part chacun. [...]

Une fois les parts réalisées, chaque officier ayant participé à l'élaboration du partage, ils devront présenter le projet au capitaine, au lieutenant et au maître, qui pourront prendre une part ou une demi-part de quelqu'un qui aura démérité, et la donner à un homme qui se sera distingué.¹

On voit ici aussi en filigrane les statuts des différents membres d'équipage, qui semblent récompensés en fonction de leur qualité et de leur utilité supposées en situation de combat — avec une part variable permettant de récompenser exceptionnellement la valeur d'un combattant. Mais le partage n'est pas qu'un moment conventionnel. Comme le remarque Diego Garcia de Palacio, il répond à une réelle nécessité dans la gestion de l'équipage sur le long terme :

Le butin que l'on trouvera sous forme de riches vêtements devra être donné aux soldats et aux marins, tout comme une partie de tout ce que l'on trouvera de précieux et de valeur, afin de les remercier et qu'à l'avenir ils soient motivés pour se battre courageusement, tant par désir de gloire qu'intérêt de butin.²

En d'autres termes, les récompenses sonnantes et trébuchantes apparaissent essentielles pour la motivation de l'équipage dans la perspective de combats futurs : pour s'assurer que les hommes se battent bien, il faut leur donner des raisons très concrètes de bien se battre, et donc leur prouver qu'ils ont bien plus à gagner dans le combat que la vie sauve. Puis une fois le butin réparti, c'est le traitement des vaincus qui pose question : que faire de combattants qui se sont rendus, mais dont on a vu qu'ils restaient un danger potentiel à encadrer, en plus de constituer un ennemi ayant infligé des pertes à l'équipage vainqueur ?

Normes et excès

Comme le remarque John Smith, les termes et la clémence du vainqueur dépendent dans tous les cas de l'intensité du combat, ainsi que de l'attitude des vaincus au cœur de la bataille :

¹ « *Concerning shares* », Rawlinson A 192, f°193. On trouve une répartition similaire (qui peut parfois varier d'une part en fonction du poste) chez J. Smith, *An Accidence for the Sea*, *op. cit.*, p. 51-52.

² D. García de Palacio, *Instrucción náutica*, *op. cit.*, p. 341.

Il faut regarder [les vaincus venus négocier] de près, puis établir vos conditions avec un festin, leur liberté, ou une punition, si l'occasion s'en présente ; mais souciez-vous toujours de leurs blessés comme des vôtres, et s'il y a des jeunes femmes ou des hommes âgés, traitez-les noblement, comme il convient à des hommes de généreuse disposition. Enfin, si vous avez surpris l'adversaire, ou l'avez abordé de force, alors vous pouvez faire prisonniers les hommes, piller le navire et demander une rançon.¹

Cette idée d'humanité envers les prisonniers est de fait répandue dans un certain nombre de sources théoriques, parfois même sans les réserves ici émises par John Smith quant au déroulement du combat. On voit ainsi apparaître des principes et presque l'ébauche un droit de la guerre, qui recommande de ne pas tomber dans l'excès — comme par exemple N. Boteler, qui préconise une fois le navire ennemi à la merci des vainqueurs de « toujours donner quartier comme un soldat doit le faire, et de ne jamais être sanguinaire de sang-froid (sic) »², ou Diego Garcia de Palacio qui conseille de « désarmer les ennemis, puis il faudra soigner leurs blessés, et les traiter tous avec amour et bonnes manières, en ordonnant de leur fournir ce qui leur sera nécessaire »³. On voit là des recommandations pleines d'humanité, qui entrent en résonance avec les principes d'un *jus in bello*, d'un droit de la guerre en pleine constitution théorique à la même époque⁴ — bien qu'il soit souvent nié dans les faits.

En effet, il faut constater un certain nombre de récits qui font état de transgressions majeures à ce principe, et montrent des actes de cruauté caractérisés envers des prisonniers sans défense — ce qui n'a rien d'exceptionnel pour l'époque, comme le montre Paul Vo-Ha en remarquant que les capitulations « sont fréquemment enfreintes et ne protègent pas toujours contre l'arbitraire du vainqueur »⁵. Il est souvent difficile de reconstituer une causalité à ces gestes meurtriers, qui ne sont pas toujours expliqués par les sources : certains apparaissent purement mécaniques, comme par exemple une victoire espagnole de 1580 en Floride, où le capitaine espagnol « fit couper la tête des Français, encore qu'il n'y avait plus grand-chose à couper, puisque ceux-ci avait déjà subi mille blessures »⁶ — tandis que d'autres sont expliqués par un

¹ J. Smith, *A Sea Grammar*, *op. cit.*, p. 62.

² N. Boteler, *Dialogues*, *op. cit.*, p. 301.

³ D. García de Palacio, *Instrucción náutica*, *op. cit.*, p. 341.

⁴ P. Vo-Ha, *Rendre les armes*, *op. cit.*, p. 35-38.

⁵ *Ibid.*, p. 301.

⁶ « 1580 — Relacion de la victoria que el General Pero Menendez Marques gobernador de las Provincias de la Florida consiguio de un cosario frances... » Nav. XIV f°371. Il est difficile de savoir s'il s'agit ici d'un geste de cruauté et d'intransigeance, ou au contraire de clémence en achevant des blessés proches de la mort, comme on

objectif clair, comme dans le cas déjà aperçu de l'assassinat de prisonniers français en 1572, pour faire un exemple envers les autres captifs¹. D'autres cas sont plus compliqués, et fournissent l'occasion d'une dénonciation systématique de l'attitude des Espagnols avec leurs prisonniers : ainsi par exemple, le voyageur hollandais John Huighen van Linschoten fait état d'un tel incident en 1591, qui semble faire davantage scandale :

Les Anglais qui furent pris sur le petit navire furent mis dans le navire et menottés. Puis après trois ou quatre jours, un enseigne espagnol qui se trouvait sur le navire et dont le frère avait été tué dans la flotte qui alla en Angleterre [l'expédition de 1588] ; et qui voulait venger sa mort et montrer sa virilité aux captifs anglais qui se trouvaient sur le navire², prit un poignard et descendit dans le navire, où trouvant les pauvres Anglais dans les fers, en poignarda six dans le cœur avec le même poignard. Ce que voyant deux autres, ceux-ci s'empoignèrent l'un l'autre afin de ne pas être assassinés par lui, et se jetèrent à la mer et moururent noyés. Cet acte fut peu goûté et mal apprécié par tous les Espagnols, de manière qu'ils conduisirent cet Espagnol prisonnier à Lisbonne, où à son arrivée le roi d'Espagne désira qu'il soit envoyé en Angleterre afin que la Reine en fasse ce qu'elle penserait bon. Ses amis parvinrent à changer cette sentence, mais [le Roi] désira qu'il soit tout de même décapité. Mais un vendredi, le Cardinal se rendant à la messe, tous les capitaines et les commandants prièrent tant sa cause, qu'ils obtinrent en fin de compte son pardon. J'ai cru

peut le trouver dans d'autres récits : voir par exemple « 1621 — Viaje y suceso de los caravelones y galeones de la guarda de Cartagena de las Indias y su costa... », Nav. VI f°46.

¹ On peut noter que ce dernier cas peut être en partie expliqué par des raisons religieuses ; explications peut-être aussi valable pour le combat de Floride de 1580 (on a vu que les entreprises françaises en Floride étaient largement le fait de navires protestants), bien que le motif religieux ne soit pas explicite. D'une manière générale, le thème d'une violence spécifique aux affrontements interconfessionnels en mer est souvent présent : par exemple à travers de la légende noire autour de Jacques de Sores, corsaire protestant au service de la couronne de France, qui aurait été d'une cruauté particulière face aux équipages catholiques. L'épisode le plus célèbre de cette réputation est le massacre supposé 39 jésuites sur un navire portugais capturé au large du Brésil en 1570 (en les jetant vivants à la mer après leur avoir coupé un bras chacun). Notons toutefois que ce récit émane de Louis Richeome, jésuite lui-même ; et que La Popelinière, historien protestant, ne fait lui état d'aucun massacre. Comme le note Mickaël Augeron, Jacques de Sores apparaît comme « une figure emblématique, dont il convient de tempérer la folie meurtrière ». Louis Richeome, *La Peinture spirituelle ou l'Art d'admirer, aimer, et louer Dieu en toutes ses oeuvres, et tirer de toutes profit salutère*, Lyon, Pierre Rigaux, 1611, f°s 191-192 ; cité par Mickaël Augeron, « Pour “la défense et l'avancement de la vraie religion” : Jacques de Sores, un corsaire au service de la Cause protestante » dans Mickaël Augeron et al. (eds.), *Les Huguenots et l'Atlantique*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2009, p. 192-193 ; Mickaël Augeron, « Coligny et les Espagnols à travers la course (c.1560-1572) : une politique maritime au service de la cause protestante » dans Martine Acerra (ed.), *Coligny, les protestants et la mer*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 1997, p. 167-168 ; J.-P. Moreau, *Pirates, op. cit.*, p. 47. Voir « Introduction ».

² On ne laisse pas de s'interroger sur la mobilisation ici de cette notion de virilité (*manhood*) — et on hésite à y voir de l'ironie de la part de Linschoten, ou bien un récit au premier degré de ce qui est perçu comme viril et courageux dans ce contexte (tuer des ennemis, quand bien même ils sont désarmés et menottés).

bon de noter cela, afin que chacun puisse comprendre le caractère sanguinaire et malhonnête des Espagnols quand ils ont des hommes en leur pouvoir.¹

Cette dénonciation systémique peut sans doute être expliquée par la nationalité hollandaise de Linschoten, probablement prompt à une condamnation morale des Espagnols dans le contexte de révolte des Pays-Bas. Mais le fait est qu'elle entre en résonance avec un scandale similaire une décennie plus tôt, lors de la bataille des Açores de 1582. En effet, une fois la victoire espagnole acquise et un certain nombre de combattants français ayant été faits prisonniers, le marquis de Santa Cruz, commandant de la flotte espagnole, décide l'intransigeance envers les prisonniers :

Le marquis, voyant et constatant qu'il régnait bonne paix et fraternité entre Sa Majesté et le roi Très-Chrétien, et qu'était sortie de France cette flotte remplie de tant d'aventuriers en faveur de Don Antonio, prieur d'Ocrato² ; avec l'intention de dérober à Sa Majesté ses flottes des deux Indes, ainsi que de se rendre maître de ses îles et de ses seigneuries, comme ils l'avaient entrepris sur l'île de San Miguel, et qu'ils avaient l'ambition de commettre d'autres vols et actes de piraterie ; en punition de leur délit, et de l'offense commune qu'ils accomplirent en contrevenant à la paix publique, jurée, maintenue et gardée entre les deux Couronnes et leurs sujets, déclara tous les prisonniers ennemis du repos et du bien commun, perturbateurs du commerce, fauteurs de rebellions envers Sa Majesté, et en tant que tels et de manière publique corsaires, rebelles et pirates ; il ordonna à l'auditeur général de la flotte qu'en punition de cela et afin de dissuader d'autres actes semblables, on leur applique la peine de mort naturelle : décapiter les nobles et garrotter les autres, à partir de dix-sept ans. Et ayant ordonné cela le 1^{er} août de cette année 1582, cela fut accompli le même jour.³

Il convient de préciser ici que si la flotte défaite est effectivement composite, armée par différents gentilshommes, devant à l'origine comprendre quelques navires britanniques et étant sous la direction de Philippe Strozzi (qui était techniquement florentin, quoiqu'au service de la France depuis 1557 et ancien page de François II) ; pourtant il ne fait aucun doute que celle-ci fut envoyée à l'instigation et avec le soutien de Catherine de Médicis, cousine de Strozzi⁴ — et que les Espagnols en étaient parfaitement conscients. Cela ne manque d'ailleurs de provoquer

¹ R. Hakluyt, *Principal navigations, op. cit.*, vol. VII, p. 72-73.

² Le dernier prétendant à la couronne portugaise faisant face à Philippe II — soutenu par Catherine de Médicis.

³ C. Fernández Duro, *La conquista de las Azores en 1583, op. cit.*, p. 292-293.

⁴ Celle-ci soutenait en effet don Antonio après avoir négocié avec lui la renonciation de ses propres droits (certes lointains) à la couronne du Portugal. Charles de La Roncière, *Histoire de la marine française*, Paris, Plon, 1899, vol. IV, p.174-177 ; Gustave Baguenault de Puchesse (ed.), *Lettres de Catherine de Médicis*, Paris, Imprimerie nationale, 1880, vol.VIII, p. viii-xi.

un scandale énorme à la Cour de France, et d'interroger sérieusement sur la possibilité de déclarer une guerre ouverte à l'Espagne en représailles. Il convient donc d'y voir tant la volonté de frapper un grand coup de la part de Santa Cruz pour marquer la possession espagnole sur les Açores et sur le Portugal en général¹, qu'un retour de bâton de la subtilité diplomatique de Catherine de Médicis qui ne souhaite pas assumer directement l'envoi d'une flotte au risque de compromettre la paix, à l'image de son soutien au même moment aux insurgés hollandais². Il reste en tout cas un scandale européen en termes de traitement des prisonniers, Catherine de Médicis faisant état publiquement de sa consternation face à l'exécution, et qualifiant la sentence comme « *acte plus inhumain et barbare que autre duquel l'on ayt ouy parler de longtemps avoir esté commis entre les gens qui font profession de guere* »³ — et apparaît donc sans nul doute aux contemporains comme un acte de cruauté caractérisé.

On peut remarquer que toutes les transgressions ici dénoncées sont le fait de vainqueurs espagnols, ce que l'on peut interpréter de plusieurs manières : d'abord en reprenant des sources le topos d'une « cruauté espagnole » particulière, qui n'est pas une explication très satisfaisante mais pourrait malgré tout être relié à une éventuelle particularité culturelle qui rendrait les Espagnols propres au combat à outrance, et à l'intransigeance qui s'ensuit. Mais on peut aussi remarquer que tous ces combats se trouvent en Atlantique, et pour une bonne partie à proximité immédiate de possessions espagnoles ou considérées comme telles (Floride, Cuba, Açores) depuis le traité de Tordesillas de 1494. Cela reviendrait à accorder un crédit, au moins théorique, à l'idée du marquis de Santa Cruz que tout navire étranger venant dans ces eaux constitue un corsaire, voire un pirate — c'est-à-dire, pour reprendre l'expression de Cicéron, l'« ennemi du genre humain » envers qui tout est permis⁴ — ce qui amènerait tant d'intransigeance de la part des capitaines espagnols. Cela étant, il n'en reste pas moins que d'une manière générale, comme

¹ La correspondance ultérieure révèle que celui-ci assume d'ailleurs parfaitement cette exécution par la suite, et que Philippe II semble en accord. « Lettre à Philippe II du 8 août 1582 », *Colec. Sanz de Barutell*, art. 4, num. 652 ; « Lettre à Santa Cruz du 29 août 1582 » Nav. XLI, f°365. La célébration de la victoire, et l'impression du récit contenant l'exécution va dans le même sens. « Lettre de Monsieur de Saint-Goard au roi. Madrid, le 17 septembre 1582 » — B.N., Français 16108, f°386-391.

² Le parallèle est contenu dans l'*Histoire universelle* de J.A. de Thou, contemporain des événements. Livre LXXV, t. VIII, p. 593 — qui l'attribue à des soldats espagnols qui auraient été choqués d'une telle décision.

³ Lettre du 30 septembre 1582 à Monsieur de Mauvissière (ambassadeur en Angleterre), B.N. Franç. 3181, f°63. Voir aussi « Lettre du 22 septembre 1582 A Monsieur du Ferrier » Cinq cents Colbert, vol. 368, p. 540. Pour d'autres indignations, voir « Lettre de Villeroy au roy — Saint-Maur, 12 septembre 1582 » Bibl. nat., fonds franç., 6631, f°68 ou encore François Eudes de Mézeray, *Histoire de France*, 1839 p.500

⁴ Voir Jean-Marie Kowalski, « Du héros épique à l'ennemi public : évolution des représentations antiques du pirate » dans Michèle Battesti (ed.), *La piraterie au fil de l'histoire. Un défi pour l'Etat*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2014, p.

le remarque Paul Vo-Ha, « dénoncées, jugées scandaleuses, les infractions aux traités n'en sont pas moins habituelles »¹. Remarque que l'on pourrait tempérer en notant que le fait que les sources signale ces actes comme des transgressions, et les dénoncent, montre toutefois que ces représentations font leur chemin dans les mentalités collectives de l'époque, et esquissent le croquis d'une guerre plus normée dans les siècles suivants — même si les conditions de traitement des vaincus ne s'amélioreront que lentement².

¹ P. Vo-Ha, *Rendre les armes*, *op. cit.*, p. 301.

² Voir par exemple Alain Cabantous, « Gens de mer, guerre et prison : la captivité des gens de mer au XVIIIe siècle », *Revue d'Histoire Moderne & Contemporaine*, 1981, vol. 28, n° 2, p. 246-267. Notons que nous n'avons pas rencontré de sources de la période traitant de cette question de la gestion des prisonniers sur le long terme — ni en ce qui concerne les conditions de leur traitement, ni des modalités de leur libération ou de leur réemploi sous un autre drapeau.

Epilogue

Les 2 et 3 juin 1653, lors de la bataille dite de Gabbard, sur un banc de sable éponyme à une vingtaine de milles au sud-est de la côte du Suffolk et en face de la côte flamande, les flottes anglaise et hollandaise se rencontraient pour l'un des affrontements les plus décisifs de la première guerre anglo-hollandaise. Ce conflit, entamé depuis juillet de l'année précédente, avait été déclenché après plusieurs mois de fortes tensions politiques, religieuses et commerciales — notamment liées au commerce d'Extrême-Orient — et avait éclaté face aux prétentions anglaises de contrôler le trafic maritime dans la Manche¹. Il avait déjà connu quelques points culminants comme la bataille de Portland le 18 février 1653, où la flotte anglaise dirigée par trois généraux issus de l'armée de terre, Blake, Deane et Monck, avait mis en déroute un convoi d'importance dirigé par l'amiral hollandais Tromp². Cet affrontement présentait toutefois un aspect relativement habituel, pour autant que l'on puisse en juger en dépit de la faiblesse des sources, les Anglais gagnant progressivement la main jusqu'à forcer Tromp à une retraite³.

Mais la bataille de Gabbard fut différente. Mettant aux prises 98 navires et 6 brûlots pour la flotte hollandaise, contre 95 à 100 navires anglais⁴, elle représente le premier affrontement de

¹ Il est difficile de reconstituer pleinement ici l'écheveau de causalité menant à cette guerre, mais un facteur certain est la volonté des dirigeants du Commonwealth de créer une ligue protestante avec les Etats hollandais — qui déclinent l'offre, ne tenant pas à abandonner si rapidement leur indépendance récemment acquise. Un second réside dans les tensions commerciales, ainsi que dans la pratique fréquente d'inspections des navires hollandais par des navires anglais — souvent l'occasion d'abus et d'exactions. Le premier affrontement direct menant à la guerre avait eu lieu en mai, lorsqu'une petite flotte britannique commandée par Robert Blake s'était opposée à une flotte hollandaise commandée par Maarten Tromp ; probablement autour d'une question de respect et de préséance du drapeau britannique dans le *Channel*, peut-être suite à une volonté de Blake d'inspecter la flotte de Tromp. L'altercation débouche en tous cas sur la bataille de Goodwin Sands le 19 mai 1652, où la flotte anglaise fait bonne figure malgré un désavantage numérique.

N. A. M. Rodger, *A naval history of Britain, 1649-1815: The Command of the Ocean*, Londres, Allen Lane/National maritime museum, 2004, p. 6-12.

² Comme le remarquent notamment Brian Tunstall et Nicholas Rodger, l'identité terrestre de ces commandants — et notamment du Lieutenant-général nouvellement nommé Monck — n'est pas fortuite pour l'histoire qui nous intéresse, car elle mène indirectement à l'adoption de tactiques rigoureuses pour des flottes, sur le modèle de troupes terrestres. Brian Tunstall, *Naval Warfare in the Age of Sail: the Evolution of Fighting Tactics 1650-1815*, London, Conway Maritime Press, 1990, p. 17 ; N.A.M. Rodger, *The Command of the Ocean, op. cit.*, p. 6-12.

³ Brian Tunstall, *Naval warfare in the age of sail, op. cit.*, p. 17.D 'une manière générale, les premières batailles — comme celle de Kentish Knock le 28 septembre 1652 ou celle de Portland les 18-19 février 1653 — tournent à l'avantage des Anglais ; à l'exception de la bataille des Downs du 30 novembre 1652. N.A.M. Rodger, *The Command of the Ocean, op. cit.*, p. 14-16.

⁴ Selon Tromp. Des sources anglaises font état de 120 navires hollandais — mais les sources semblent en tout cas s'accorder pour indiquer que le nombre de navires était similaire de part et d'autre. Samuel Rawson Gardiner et

l'ensemble des flottes de part et d'autre. Surtout, comme le relate une lettre anonyme écrite depuis La Haye (donc à proximité immédiate de l'action) une semaine après, la situation à Gabbard semble parfaite pour une flotte anglaise à l'artillerie supérieure, et qui sait tirer parti de cet avantage.

Le combat entre la flotte des rebelles anglais¹ et celle de ces états commença jeudi le second de ce mois, et continua (à la hauteur de l'Ecluse et de Dunkerque) tout ce jour et le suivant. Il consista (pour l'essentiel) d'artillerie, les navires de part et d'autre s'approchant rarement à portée de mousquet l'un de l'autre — car les Anglais, ayant l'avantage du vent, plus d'artillerie et de meilleurs canons, mirent à profit ces atouts en assaillant les Hollandais seulement avec leur artillerie. Et quand les Hollandais, réalisant le grand désavantage dans lequel ils se trouvaient, entreprirent de prendre le vent afin de pouvoir s'approcher, les Anglais, possédant toujours l'avantage du vent, les en empêchèrent². De telle sorte qu'ils ne purent faire que peu de mal aux rebelles³, qui les gardaient à grande distance, les pilonnant toujours avec leurs grands canons, qui inspirèrent tellement de terreur à l'essentiel de la flotte des Etats, que peu de leurs navires osèrent lofer pour se rapprocher, et vingt de leurs navires de guerre s'enfuirent dans la nuit après le premier jour, prétendant avoir été séparés de la flotte par des tempêtes.⁴

La tactique apparaît ici très efficace, mais ne se révèle pas pour l'instant particulièrement originale : garder ses distances lorsque l'on possède une artillerie supérieure est déjà une tactique bien éprouvée. Mais une seconde lettre, toujours de La Haye, datée du lendemain et adressée à Lord Wentworth, exilé britannique à Copenhague, détaille encore l'action et fait apparaître la nouveauté radicale :

Les détails sont les suivants : le jeudi suivant, le 12⁵, ils trouvèrent la flotte hollandaise à hauteur de Dunkerque, et lorsqu'ils les approchèrent, ils restèrent sur un bord, ayant l'avantage du vent, et restèrent environ une demi-heure à double portée de canon, afin de se placer dans l'ordre dans lequel ils comptaient combattre, à savoir en file et à demi portée

Christopher Thomas Atkinson (eds.), *Letters and papers relating to the first Dutch war (1652-1654)*, Londres, Navy Records Society, 1899, vol. V, p. 69, 84, 86, 92.

¹ L'auteur étant probablement un exilé britannique, il est logique qu'il désigne ainsi les forces du Parlement.

² On remarque au passage ici l'impossibilité pour une flotte sous le vent, à qualités nautiques égales, de reprendre l'avantage du vent à son adversaire — ce qui permet ici aux Anglais de conserver leurs distances.

³ L'auteur est un royaliste anglais — d'où la qualification de « rebelles » pour les forces parlementaires anglaises.

⁴ S.R. Gardiner et C.T. Atkinson (eds.), *Letters and papers relating to the first Dutch war (1652-1654)*, *op. cit.*, p. V, p. 100-101.

⁵ C'est-à-dire le 2 juin dans le calendrier pré-grégorien.

de canon ; et c'est ainsi qu'ils pilonnèrent furieusement tout ce jour, ce qui réussit à couler deux navires hollandais. A la nuit tombée, Tromp gagna le vent, mais le reperdit rapidement, et ne le retrouva jamais les deux jours suivants que continua le combat, les Hollandais se dirigeant lentement vers leur propre côte. Le second jour, les Anglais continuèrent à les pilonner en file, et refusant de les aborder d'égal à égal, ils les gardèrent à distance à demi portée de canon, jusqu'à ce qu'ils en trouvent certains désorganisés et emmêlés les uns avec les autres, et abordèrent alors prestement ces derniers avec leurs frégates (qui étaient désignées pour profiter de ces occasions) et les prirent ; et ils continuèrent ainsi jusqu'à ce que la flotte hollandaise approche les Wielings, et les quittèrent alors (en raison de ces bancs de sable) le samedi soir.¹

Les Anglais semblent donc former une ligne impénétrable, qui reste au vent de son ennemi et empêche tout entremêlement des deux flottes afin de conserver leur avantage en termes d'artillerie. Ils ne prennent le risque du contact que pour se saisir des navires hollandais en détresse². Le bilan est d'une vingtaine de pertes côté hollandais (une source fait état de onze navires de guerre pris et six coulés), contre aucune perte britannique, et 1350 prisonnier hollandais contre 236 blessés anglais et 126 morts — dont le Général Deane, l'un des trois architectes de cette flotte avec Monck et Blake³.

Il convient de se garder de la téléologie, et ne pas affirmer que cette bataille annonçait les futures manières de se battre en mer, et notamment la ligne de bataille qui allait dominer le combat naval pour les deux siècles à venir. En effet, les batailles qui suivirent dans cette même guerre anglo-hollandaise — comme par exemple la bataille du Texel (ou de Scheveningen) du

¹ *Ibid.*, vol. V, p. 109. Voir aussi p. 121-122, où l'auteur formule l'hypothèse que le corollaire de cette supériorité d'artillerie anglaise est une grosse infériorité au combat rapproché et à l'abordage, qui les condamnera aux combats suivants.

² Il est à noter que l'avantage du vent est ainsi maximisé — mais aurait aussi pu être mis à profit pour aborder avec force et élan, comme on l'a déjà vu en 2.2.2. et comme le pensent aussi les contemporains : une source hollandaise remarque ainsi que « malgré le grand avantage qu'ils avaient avec le vent, ils choisirent de ne nous combattre qu'à portée de canon et à grande distance » — signe que conserver ainsi ces distances est loin d'être une évidence et constitue une réelle nouveauté. *Ibid.*, vol. V, p. 89.

³ *Ibid.*, vol. V, p. 84, 87-88, 96.

31 juillet 1653¹ — marquent un retour à la tactique habituelle d'entremêlement des flottes ennemies, et de combat rapproché sans disposition d'ensemble solide².

Mais elle ouvrait la brèche. Elle ébauchait une méthode et un modèle, et surtout elle marquait un point d'avancement technique dans l'art naval du début de l'époque moderne. Ce que la bataille de Gabbard montre en effet, c'est à un niveau très fondamental qu'il est possible de battre suffisamment un ennemi à coups de canons pour le tenir à distance. C'est-à-dire que l'artillerie embarquée, et sa manipulation par des équipages, remplit les deux conditions requises et décisives pour passer à un paradigme différent du combat où elle sera reine : la précision et la cadence de tir. Ce stade d'avancement, que quelques auteurs avaient déjà voulu voir atteint avec l'Armada de 1588 — qui aurait été un triomphe de l'artillerie sur l'abordage³ — mais qui se montrait pourtant toujours inatteignable dans les faits⁴, était désormais atteint, sur une action d'ampleur et à une large échelle, fût-ce pour une seule bataille.

¹ Il est cela dit difficile d'avoir une réelle idée des formations lors de cette bataille : il est clair que les flottes ennemies se sont plusieurs fois croisées pendant le combat (probablement à quatre reprises), ce qui indique qu'il ne s'agissait pas d'un combat en ligne de bataille proprement dit, à travers un canonage à distance. Cela étant, plusieurs récits laissent entrevoir une certaine cohésion de la flotte anglaise, ce qui a amené certains auteurs (notamment britanniques) à déduire de l'absence de preuve contraire, le maintien d'une ligne de file au moins du côté anglais. La vérité se trouve probablement ici dans la nuance : on remarque que l'organisation supérieure des Anglais sur les Hollandais était un fait déjà bien établi depuis Gabbard au moins — mais que le combat très rapproché de flottes entremêlées distingue clairement la bataille du Texel de celle de Gabbard, et bien davantage de la seconde guerre anglo-hollandaise en termes d'avancée vers le nouveau paradigme tactique. *Ibid.*, vol. V, p. 168-170.

² C'est à vrai dire lors de la seconde guerre anglo-hollandaise, à partir de 1664, qu'une telle doctrine allait être théorisée puis mise en place — comme on peut le constater dans les instructions de flotte britanniques de février puis avril 1665. Julian Stafford Corbett (ed.), *Fighting instructions, 1530-1816*, Londres, Navy Records Society, 1905, p. 108, 123, 126 ; Brian Tunstall, *Naval warfare in the age of sail, op. cit.*, p. 22-23.

Il est à noter aussi que certaines sources hollandaises, notamment le récit de Tromp et le journal de Ruyter, blâment surtout la désorganisation, l'inexpérience des capitaines et les mauvais équipages hollandais pour la défaite, plus que l'innovation tactique britannique — signe au moins que l'innovation est loin d'apparaître évidente et de faire sens pour tout le monde sur le moment. S.R. Gardiner et C.T. Atkinson (eds.), *Letters and papers relating to the first Dutch war (1652-1654), op. cit.*, p. V, p. 73-74, 137-138.

³ On a déjà évoqué l'absurdité d'une telle conception étant donnés les contours réels de l'action de 1588. Voir « Introduction ». Quoiqu'il insiste lui-même fortement sur l'importance de l'artillerie au cœur de cette bataille, Geoffrey Parker a justement pointé l'absurdité d'y voir un changement de paradigme dans la guerre navale. Geoffrey Parker, *La révolution militaire: la guerre et l'essor de l'Occident : 1500-1800*, Paris, Gallimard, 1993, p. 121-124. M. Daeffler argue au contraire que l'Armada serait le point à partir duquel le tir à distance aurait été de moins en moins recommandé, ce qui est tout aussi douteux. Michel Daeffler, *Formes de carène et navires de combat: l'invention du vaisseau de ligne en Angleterre (1560-1642)*, Caen, France, Centre de recherche d'histoire quantitative, 2004, p. 20.

⁴ Voir 1.1.2., 1.1.3., 3.1.1., 3.1.2.

Conclusion générale

Les deux dimensions du combat

Au terme de cette plongée à l'intérieur de l'univers matériel et sensoriel du combat en mer au début de l'époque moderne, soulignons une double dynamique. D'un côté, une évolution de fond qui ne fait aucun doute quand on en connaît l'issue : le combat en mer prend de la distance à la faveur des progrès de l'artillerie, et passe progressivement d'une bataille au corps à corps — finalement assez proche d'un combat à terre au Moyen Âge — à un duel à distance, dans le paradigme de la ligne de bataille. Tout au long de la période, les armes à feu se perfectionnent et inspirent de plus en plus confiance à ceux qui les manipulent, en particulier à travers la généralisation des mousquets. Les navires s'adaptent aussi à ce perfectionnement, tantôt par une massification et tantôt par un allègement, mais toujours pour pouvoir développer autant que possible la puissance de feu de canons qui deviennent une préoccupation centrale. L'emploi de ceux-ci est de plus en plus réfléchi et normé par les acteurs, de façon maximiser leur efficacité, en particulier en tentant de les réserver pour la courte distance.

De l'autre côté, une réalité tenace au cœur du combat : la confusion et le chaos qui règnent sur ces champs de bataille que sont les navires de l'époque. Le feu des canons ne représente pas encore une alternative claire au fer des épées et des haches, mais bien un élément perturbateur supplémentaire : d'abord par l'incertitude que celui-ci amène au cœur de la bataille, où chaque coup de canon peut porter au but et annihiler l'ennemi, comme n'avoir aucun effet, voire blesser ceux qui le manient ou mettre le feu au navire. Mais aussi par la confusion sensorielle qu'il crée dans l'espace du bateau, à plus forte raison quand deux navires sont abordés. Dans la micro-géographie du combat, l'artillerie semble donc ajouter — littéralement comme au figuré — du brouillard au désordre de la bataille.

C'est à l'intersection de ces deux dimensions que nous avons souhaité nous situer : premièrement en gardant toujours en tête les aspects matériels du combat, que nous avons voulu détailler autant que les sources sur les navires et les armes du XVI^e siècle le permettent, c'est-à-dire de manière fragmentaire et imparfaite. Nous avons donc procédé par coups de sonde, en

nous engouffrant dans les portes d'entrée qui ouvrent sur l'univers matériel de notre période¹. Ce fut toujours avec l'objectif de préciser les objets et les techniques avec lesquels les marins et les soldats de l'époque évoluaient et combattaient, c'est-à-dire ce qu'ils avaient littéralement sous la main pour se battre, tuer et survivre dans l'Atlantique du début de l'époque moderne. Puis en étudiant le maniement des hommes, c'est-à-dire les dynamiques du quotidien à bord des navires du début de cette époque moderne, la manière dont elles structurent un espace et un équipage, et dont elles sont chamboulées par l'entrée dans le temps flou et incertain de l'affrontement.

Enfin, en nous penchant sur la temporalité du combat, et sur les manières qu'ont les hommes de mettre de l'ordre dans le chaos de la lutte à mort : d'abord en tentant d'ordonner l'affrontement selon des règles et des tactiques, dont on a vu qu'elles résistaient assez peu à la bataille en mer proprement dite. Aussi et surtout, nous avons essayé de pénétrer les logiques de ces acteurs, leurs manières de percevoir l'affrontement et les rapports de force, et les techniques qu'ils emploient afin de faire pencher la balance de leur côté. Dans les limites que porte la part incompressible de hasard contenue dans un combat en mer si incertain.

Combattre en mer

Les batailles navales sont des événements qui ne ressemblent à rien d'autre, particulièrement au cours de la période. Tout d'abord car elles mettent aux prises des mondes séparés, que sont des équipages vivant en autarcie totale et en circuit fermé le temps d'une navigation ou d'une traversée. Les navires sont ainsi des univers à part entière, des micro-laboratoires des relations sociales où les rapports de domination et de solidarité s'exercent avec une intensité extrême au quotidien. Jusqu'au moment de la bataille où ces groupes — aux relations parfois difficiles — sont soudés dans une communauté de destin, la fuite étant pour ainsi dire impossible.

Aussi et surtout, les batailles navales ne ressemblent à aucun autre type de combat car la mer est un acteur à part entière de ces tragédies, et en devient même souvent le personnage principal. Rien n'est possible sans des conditions de navigation permettant le rapprochement puis l'affrontement ; et même lorsque la situation sur l'eau l'autorise, la mer dicte largement ses lois

¹ Pensons en particulier au *Dossier de la Mary Rose*, qui a été central dans nos tentatives de reconstituer l'univers matériel des navires de la période.

au combat, par le vent et la houle qui modifient le champ de bataille. C'est notamment ce que montre l'enjeu essentiel de l'avantage du vent, que les adversaires cherchent passionnément à capter.

En d'autres termes, le combat y est exceptionnel car on ne fait pas ce que l'on veut en mer — paramètre élémentaire souvent oublié de bien des travaux d'histoire navale¹. L'Océan n'est pas un champ de bataille habituel, que l'on saurait circonscrire, maîtriser ou cartographier : c'est un terrain mouvant, qui peut se rebeller à tout moment et désarçonner les belligérants, favoriser l'un ou l'autre malgré toutes les tentatives pour mettre le vent de son côté².

En outre, le combat en mer possède une caractéristique nautique exceptionnelle au cours de la période. L'éventail d'options dont disposent les acteurs des batailles navales s'étend en effet en effet considérablement par rapport aux siècles précédents : alors que les combattants au Moyen Âge n'avaient d'autre choix qu'aller au contact de l'ennemi pour se battre au corps à corps, désormais il est possible d'essayer de combattre à distance, dans les limites des possibilités techniques de l'artillerie ; comme de se précipiter sur l'adversaire pour l'aborder, avec une puissance de destruction augmentée par la poudre à canon. Les scénarios d'engagement sont donc multiples en fonction des capacités de chaque navire, de la situation, des savoir-faires des commandants et des instructions auxquelles ils sont soumis. Cet éventail est aussi, en un sens, plus varié que celui des siècles suivants, où la ligne de bataille enveloppera tout le paradigme du combat et sera la manière la plus efficace de batailler ; et où l'avantage du vent restera déterminant, mais selon des logiques plus univoques que l'immense écheveau de possibilités que l'on rencontre au cours de la période. En ce sens, la capacité à manœuvrer et à maîtriser son navire revêt bien un rôle de premier plan dans le paradigme du combat naval au début de l'époque moderne ; car se placer en position favorable à l'approche du combat est plus important que jamais, et peut signifier quantité de choses différentes.

¹ On peut notamment penser à l'un des ouvrages les plus importants et les plus influents de toute l'histoire de la pensée stratégique, *The Influence of Sea Power Upon History* de l'amiral Mahan, qui est singulièrement dépourvu de préoccupations concernant les conditions concrètes et les limites de navigation en particulier. Alfred Thayer Mahan, *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1805*, Londres, Bison Books Ltd, 1980, 256 p.

² Lors de la bataille de Gabbard, on voit ainsi Tromp regagner puis perdre le vent au cours de la nuit — ce qui peut renvoyer à son habileté de manœuvre, mais aussi à une simple renverse de vent, phénomène face auquel les meilleurs marins resteront toujours bien démunis. S.R. Gardiner et C.T. Atkinson (eds.), *Letters and papers relating to the first Dutch war (1652-1654)*, *op. cit.*, vol. V, p. 109.

Notre période est donc un moment d'incertitude : technique, du fait des possibilités et des insuffisances de l'artillerie ; mais aussi tactique, toutes les options étant sur la table pour le combat. Incertitude guerrière enfin, face à la confusion du cœur du combat, où chacun peut tomber au hasard d'un coup de canon ou de mousquet, sans rime ni raison.

Nous refaisons donc surface sans certitudes générales : on ne saurait affirmer, au terme de cette étude, comment se passait précisément le combat en mer, dans l'Atlantique du début de l'époque moderne. Chaque bataille est unique, du fait des incertitudes du système d'armes et des variabilités de la situation, surtout à cause de l'élément marin qui perturbe les plans les mieux établis. On ne saura jamais comment pouvait précisément s'y prendre un combattant pour sauter d'un pont à l'autre, et comment il opérait pour ne pas glisser ni tomber à l'eau : à partir de quelle plate-forme il prenait son élan, quelle partie du navire adverse il visait, sur quels appuis il comptait pour s'assurer et quels espoirs de survie il conservait — cette archéologie des micro-gestes au combat nous est à l'évidence irrémédiablement perdue. On ignore encore plus quels sentiments et quelles motivations pouvaient l'habiter, l'effroi ou l'honneur demeurant des mots fourre-tout bien insatisfaisants face à l'enjeu pour un homme qui s'élance au combat et va probablement perdre la vie : même les belles phrases de Cervantes en épigraphe de cette étude semblent lointaines par rapport à la gravité de l'enjeu. Mais au moins avons-nous essayé de reconstituer un univers oublié, les conditions générales et les logiques qui ont produit tant de morts sans sépultures¹.

Mentionnons enfin que bien des acteurs de cette histoire restent anonymes : nous avons certes rencontré des capitaines et des théoriciens, des officiers généraux et des intellectuels — parfois les mêmes personnes, dont certains points de vue reviennent souvent dans cette étude. Nous n'avons malheureusement pas assez vu les hommes, membres d'équipages et marins, passagers anonymes et artilleurs, qui font et défont les combats, et dont l'ardeur et le courage au feu décident très largement des victoires et des défaites. Cette absence est inhérente aux sources concernant les combats de cette époque : si certains fonds permettent d'appréhender les noms et les personnes sur les navires de l'époque², les documents traitant du combat tendent à

¹ Marcus Rediker, *Between the devil and the deep blue sea : merchant, seamen, pirates and the Anglo-American maritime world, 1700-1750*, Cambridge, Cambridge university press, 1987, p. 3. Voir « Introduction ».

² On pense notamment aux *Bienes de difuntos* étudiés par Delphine Tempère dans sa thèse, qui sont une porte d'entrée exceptionnelle vers l'univers matériel des marins morts en mer, du haut jusqu'en bas de l'échelle sociale

les anonymiser et à associer la victoire ou la défaite à la personne et à la valeur d'un capitaine ou d'un amiral¹. On a cependant essayé de les approcher à travers les dynamiques de groupe qui structurent le navire et dont les sources rendent compte, et par l'étude de l'art du commandement qui cherche à manier leurs motivations ; passant ainsi par le collectif pour saisir les individus. Cet angle d'attaque, à travers une étude plus systématique du maniement des hommes en situation de combat, pourrait fournir des pistes pour prolonger une histoire renouvelée du combat, qui se soucierait de restituer la guerre par le bas.

du navire. Delphine Tempère, *Vivre et mourir sur les navires du Siècle d'Or*, Paris, France, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2009, 394 p.

¹ A l'exception de phénomène de bravoure ou au contraire de désobéissance exceptionnels, qui apparaissent alors dignes de mention. Voir notamment « 1579 — Relacion delo sucedido a la parte del Armada de Su Magestad de la guarda delas Indias... » Nav. XXII f°244 ; « 1640 — Relacion de la batalla de los Galeones de Tierra firme con la Armada de Francia al salir de Cadiz... » Nav. XXIV f°296.

Glossaire

Abattre/lofer

On dit qu'un navire *abat* quand il se tourne davantage dans le sens du vent, ce qui a pour effet de lui faire prendre de la vitesse. A l'inverse, un navire *lofe* lorsqu'il s'oriente davantage face au vent afin de remonter dans cette direction, ce qui est bien plus compliqué et lui fait perdre de la vitesse, puisque le vent vient en sens contraire.

Affaler/hisser une voile

On parle d'*affalage* quand on relâche les cordes retenant les voiles, ce qui a pour but de les ramener sur le pont et de les rendre inefficaces. Au contraire, on *hisse* une voile en tirant sur les cordages qui l'amènent au niveau de la *vergue*, ce qui permet de la déployer.

Au vent/sous le vent

Un navire dit *sous le vent* est placé en aval du vent, par rapport à un autre navire ou un point de repère. Il s'agit donc d'une position relative : un navire est dit *sous le vent* d'un autre, qui se trouve alors *au vent* du premier.

Avitaillement

L'*avitaillement* correspond à la phase d'approvisionnement du bateau, supervisée par le maître du navire — tant en provisions qu'en munitions.

Bout

On appelle en mer les cordages des *bouts* — le mot de corde étant proscrit par superstition.

Brûlot

Un *brûlot* est un navire que l'on sacrifie en y mettant le feu — dans la perspective de le lancer sur des navires ennemis pour les incendier. Il s'agit généralement de navires vieux et inutilisables, dont on cherche à tirer profit une dernière fois en les faisant éliminer des vaisseaux adverses en meilleur état.

Canon

Les parties principales du canon sont le *fût*, qui désigne l'ensemble du tube ; *l'âme*, qui renvoie à l'espace vide à l'intérieur et la rampe de lancement du projectile ; et le *chariot*, qui supporte l'ensemble, parfois muni de roues pour permettre un rechargement plus facile.

Les pièces à chargement par la culasse (essentiellement les canons en fer forgé dans la période) ont un arrière du fût amovible, que l'on nomme la *chambre*, qui est chargée à part et mise en place au moment du tir. Elle vient se loger en arrière du reste de la pièce, que l'on nomme la *volée*.

Franc-bord

Le *franc-bord* est la limite de la coque du navire, matérialisée par la barrière qui empêche de passer par-dessus bord. On utilise également le terme pour désigner une manière de construire une coque, dont les planches extérieures sont jointives et ne se superposent pas, par opposition à la construction à *clins*.

Gîte

La *gîte* désigne l'inclinaison du navire sur le côté sous l'effet du vent.

Gouvernail d'étambot

Le *gouvernail d'étambot* consiste en la fixation d'une pièce de bois verticale (dite mèche du gouvernail) avec des gonds sur l'étambot, c'est-à-dire la partie centrale de la poupe située la plus à l'arrière. C'est ensuite à l'aide d'une barre, fixée à la tête de la mèche, que l'on peut orienter cette dernière vers la gauche ou la droite, selon que l'on veut s'orienter vers la gauche ou la droite. Ce type de gouvernail dans l'axe du navire fournit nettement plus de puissance et de maniabilité que les *rames de gouvernail* qui le précédaient, et étaient sur les côtés du navire.

Gréement

Le *gréement* désigne l'ensemble de la voilure, et tout ce qui sert à la mettre en œuvre : on distingue habituellement le *gréement dormant* qui ne bouge pas pendant la navigation (mâts, *haubans*) et le *gréement courant* qui est manipulé par l'équipage pour permettre la conduite du navire (voiles, *bouts*).

Haubans

Les *haubans* sont les éléments de *gréement* qui tiennent les mâts verticaux : des cordages solides qui relient différents endroits du mât et les bords du navire, et fournissent au passage des échelles et des points d'appui pour monter dans la mâture.

Hune

Les *hunes* sont des plateformes horizontales établies en haut des mâts, qui les traversent. Elles sont utilisées au quotidien pour guetter ce qui vient à l'horizon et pour manœuvrer les voiles, et deviennent au cours du combat des points d'appui en hauteur à partir desquels jeter des projectiles sur le navire ennemi.

Ligne de bataille

La *ligne de file*, ou *ligne de bataille*, est la formation de combat adoptée de manière hégémonique par les marines européennes à partir du milieu du XVII^e siècle. Les flottes y sont disposées sous la forme d'une ligne, chaque navire se suivant à quelques centaines de mètres d'écart : chaque flotte tire sur la ligne adverse, qui lui est parallèle, jusqu'à ce que l'une des deux lignes soit suffisamment endommagée pour quitter le combat.

Manœuvrant

La qualité d'un navire *manœuvrant* est de pouvoir se diriger avec succès dans la direction désirée — ce qui est loin d'être toujours évident face aux contraintes du vent et de la mer. En particulier, un navire est *non manœuvrant* lorsqu'il se retrouve complètement arrêté (par exemple s'il est déventé), n'ayant plus de moteur de propulsion ; ou s'il est trop endommagé pour continuer à se diriger (par exemple si son gouvernail est détruit).

Molle/risée

Une *molle* est une accalmie temporaire et localisée du vent, qui diminue donc la pression sur les voiles et la *gîte*, et fait se redresser le bateau. L'inverse d'une *molle* est une *risée*, qui au contraire aura tendance à coucher le navire sur l'eau.

Portant/près

Le *portant* est la direction générale lorsque l'on se dirige dans le sens du vent. Le *près* est au contraire la direction quand on cherche à remonter contre le sens du vent.

Poupe/proue

La *poupe* est la partie arrière du navire, quand la *proue* en est la partie avant. Le *beaupré* est le mât situé à l'avant du navire, dans la continuité de la proue.

Sabord

Un *sabord* est une ouverture rectangulaire dans la coque du navire, où se place un canon.

Tillac

Le *tillac* est la partie du pont principal situé entre les châteaux avant et arrière.

Voiles carrées/latines

Les *voiles latines* sont des voiles triangulaires, présentant moins de surface que les voiles *carrées*, et donc moins puissantes au *portant*, mais permettant de remonter mieux au vent.

Sources

Sources manuscrites

Collection Fernandez de Navarrete

L'ensemble de la collection est conservé au Musée naval de Madrid. Une reproduction facsimilée a été publiée en 1971 au Lichtenstein¹, mais elle est malheureusement très difficile d'accès en France (seule la bibliothèque de l'Université de Bordeaux-Montaigne en possède un exemplaire). Le titre complet est en italique avec les références, suivi de l'abréviation retenue.

Livre III

« *Advertimientos que dió al Señor Don Juan de Austria Don Sancho Martinez de Leiva Virrey de Navarra del modo que se habia de gobernar en el cargo de Capitan general de la Armada que se juntó para la batalla naval — el año de 1568* » f°162 et sq

1568 — Advertimientos que dió al Señor Don Juan de Austria Don Sancho Martinez de Leiva...

« *Don Martin de Padilla Adelantado mayor de Castilla, Conde de Santa Gadea, y de Buen Dia, Capitan General de las galeras de España, y del Armada Real del Mar Oceano, y del ejercito del Rey catholico Nuestro Señor.*

Instrucción, que los capitanes de Infanteria y de los Navios del Armada han de guardar y cumplir, y hacer que se guarde y cumpla en cada uno de ellos, hasta tener otra orden ma en contrario de esta. » f°313 et sq

Années 1590 — Instrucción de Don Martin de Padilla, que los capitanes de Infanteria y de los Navios del Armada han de guardar y cumplir

« *Instrucción al General de la Armada Real del Callao para el Viage de Tierra firme con la Plata de su Magestad. Dada por el Marques e Montes—Clavos, virrey del Peru año 1608* » f°361 et sq

1608 — Instrucción al General de la Armada Real del Callao para el Viage de Tierra firme

¹ Julio Fernando Guillén y Tato (ed.), *Colección de documentos y manuscritos compilados por Fernández de Navarrete*, Nendeln, Kraus-Thompson, 1971.

Livre V

« *Relación de lo que há sucedido á las galeras de España que están á cargo de l Adelantado mayór de Castilla de que Draques sale — Año de 1589* » fº59 et sq

1589 — Relación de lo que há sucedido á las galeras de España...

« *Batalla naval entre Federico Espinola, capitan general de las galeras de las costas de Flandes, con los cismaticos rebeldes de los estados, a la vista de la Inclusa* » fº84 et sq

1602 — Batalla naval entre Federico Espinola con los cismaticos rebeldes...

« *Relacion de la grandiosa y renida batalla que Miguel de Vidazabal Almirante de la Esquadra de Cantabria tuvo dia de San Juan Bautista en el Estrecho [de Gibraltar]* » fº172 et sq

1612 — Relacion de la grandiosa y renida batalla que Miguel de Vidazabal Almirante de la Esquadra de Cantabria tuvo dia de San Juan Bautista en el Estrecho [de Gibraltar]

« *Relacion verdadera de lo sucedido a la esquadra que para guarda del estrecho de Gibraltar envio su Magestad a cargo de miguel de Vidazabal del consejo de su Magestad en los Estados de Flandes y Almirante de la Esquadra de Cantabria* » fº175 et sq

1618 — Relacion verdadera de lo sucedido a la esquadra que para guarda del estrecho de Gibraltar envio su Magestad...

Livre VI

« *Relacion de los valerosos hechos que el General del Armada del Almirantazgo ha tenido desde el mes de Marzo hasta principio deste mes de Junio con diversas naciones contrarias nuestras ; y la famosa batalla que tuvo con el famoso Olandes general llamado Campana — año 1626* » fº1 et sq

1626 — Relacion de los valerosos hechos...

« *Viaje y suceso de los caravelones y galeones de la guarda de Cartagena de las Indias y su costa ; y la grandiosa victoria que han tenido contra los cossarios piratas en aquel mar este año 1621. Los quales en él harian grandes robos, y por esto cesaban las contrataciones con gran daño de las costas y vecinos de Tierra firme.* » fº42 et sq

1621 — Viaje y suceso de los caravelones y galeones de la guarda de Cartagena de las Indias y su costa...

« *Historial de la Jornada del Brazil y sucesos de ella. Donde se da cuenta de como ganó el Rebelde Olandes la Ciudad del Slvador, y bahia de todos santos, y de su restauracion por las*

armadas de España, cuyo general fue Don Fadrigue de Toledo Osorio Marquez de Villanueva de Valdueza, capitan general de la Real Armada del Mar oceano, y de la gente de guerra del Reyno de Portugal — año de 1625

Dirigido al Capitan Don Fernando de Porres y Toledo, comendador de ballesteros, en la orden de calatrava sargento mayor de Madrid.

Por Don Juan de Valencia y Guzman natural de Slamanca, que fue sirviendo a su Magestad en ella de soldado particular, y se halló en todo lo que pasó.

Capitulo 8º. De las instrucciones y ordenes que destrubuyó Don Fadrigue de Toledo para la Armada antes de salir de Cadiz a 1º de diciembre de 1624 » fº224 et sq

1624 — De las instrucciones y ordenes que destrubuyó Don Fadrigue de Toledo para la Armada...

« Año de 1632

Verdadera relacion de la famosa victoria y buen suceso que tuvo el capitan Benito Rias Montano con el enemigo Olandes en la isla de la Tortuga que está junto a la costa de Tierra firme, treinta y seis leguas del puerto de la Guayra y ciuda de Santiago de Leon de Caracas en las Indias el año de mil seiscientos treinta y uno. » Nav. VI fº387 et sq

1632 — Verdadera relacion de la famosa victoria y buen suceso que tuvo el capitan Benito Rias Montano...

Livre VII

« Relación que D. Carlos de Ibarra, Vizconde de Centenera, Capitán General de la Real Armada de la guardia de la carrera de las Indias, envió de la Mar á vista de tierra al Marqués de Cadereyta virrey de Nueva España » fº16 et sq

1638 — Relación que D. Carlos de Ibarra envió de la Mar...

« Muerte de Pie de Palo — Segunda relacion y muy copiosa de una carta que envió el Señor Duque de Medinadidonia a la contratación de Sevilla.

Dase cuenta de la Batalla que han tenido los Galeones con 40 navios de Olandeses, siendo General de ellos Pie de Palo. Asi mismo se da cuenta de su muerte con perdida de 7 navios en el cabo de S. Anton. », fº31 et sq

1639 — Muerte de Pie de Palo : Segunda relacion y muy copiosa de una carta que envió el Señor Duque de Medinadidonia la contratación de Sevilla...

« Ano de 1638

Discurso sobre la perdida del Armada del cargo de Don Lope de Hoces en el puerto de Guetaria en la Provincia de Guipuzcoa » fº67 et sq

1638 — Discurso sobre la perdida del Armada del cargo de Don Lope de Hoces...

« Año de 1639

Jornada de D. Antonio de Oquendo á Flandes

Deseando su Magestád socorrér con grandeza la Provincias de Flandes, mandó á D. Antonio de Oquendo su Generál, que con su Armada del Oceano del socorro que va á ellas lo hiciese, fiando de su valór y experiencias el desempeño de sus obligaciones. » fº81 et sq

1639 — Jornada de D. Antonio de Oquendo á Flandes.

« Año de 1639

Carta de D. Francisco Feijo dando cuenta de la perdida de los Navíos de Dunquerque » fº85 et sq

1639 — Carta de D. Francisco Feijo dando cuenta de la perdida de los Navíos de Dunquerque

Livre VIII

« 1594 : Parecer del licenciado Ramires de Cartagena, cerca de lo que se debia hacer, y pre venir en la venida de Ingleses » fº136 et sq

1594 — Parecer del licenciado Ramires de Cartagena, cerca de lo que se debia hacer, y pre venir en la venida de Ingleses.

Livre XII

« Año de 1607

Relacion de las Esquadras que Su Magestad mando formar el ano pasado de 1606, de navios de alto bordo para la guarda de las costas de estos Reynos, y del Subceso que tuvo de la guarda del estrecho de Gibraltar » fº14 et sq

1607 — Relacion de las Esquadras que Su Magestad mando formar...

« Año de 1621

Victoria que el Armada Real de que es General Don Fadrique de Toledo tuvo en el estrecho con nueve Naos de su esquadra contra 26 de Olandeses que venian de Levante

Dase cuenta de todo el discurso de la batalla de las naos que nuestra Armada echó á fondo al enemigo, y dela presa que trujo á Cadiz. » fº118 et sq

1621 — Victoria que el Armada Real de que es General Don Fadrique de Toledo tuvo en el estrecho...

« Refriega admirable que el Marques de Villa Real General de la Armada de la Corona Portugal tuvo co catorce naos de olandeses en el cabo de Gen donde le esbarató las diez y las quatro le cautivo; y despues Don Fadrique de Toledo los encontró, y dio fin de los demas

Año 1625 » f°160 et sq

1625 — Refriega admirable que el Marques de Villa Real...

« Relacion verdadera y nueva de la Victoria que han tenido las Naos de la Señora Infanta de Flandes que estan en Unquerque con tres Naos de Olanda cargadas de ricas mercaderias que han importado mas de 800 ducados. Y dela destruicion que hicieron en las pesquerias de los Olandeses, con otras cosas curiosas dignas de saberse. Sucedido todo año de 1632 » f°174 et sq

1632 — Relacion verdadera y nueva de la Victoria que han tenido las Naos de la Señora Infanta de Flandes...

« Año de 1635

Relacion del viaje que ha hecho la Armada real que SM tiene en estos estados de Flandes en este mes de Agosto de 1635. Llevandola a su cargo el señor Juan de Gavarelle, superintendente della: enviada al Marqués de Leganes. » f°178 et sq

1635 — Relacion del viaje que ha hecho la Armada real que SM tiene en estos estados de Flandes...

« Año de 1642 — Carta que escribió á Don Antonio Martinez de Espinosa el Padre Pedro de Fontiveros de la compañía con los sucesos de su navegacion desde su salida de España hasta el Puerto de Veracruz » f°233 et sq

1642 — Carta que escribió á Don Antonio Martinez de Espinosa el Padre Pedro de Fontiveros...

« Año de 1595

Carta que escribio Sancho Pardo y Osorio capitan de una Nave de los de la flota que venia de las Indias á España escrita a ... en Puerto Rico a 22 de mayo de 1595. Dandole cuenta del suceso que tuvo en el temporal que les sobrevino despues de desembocados á los 28 grados y medio de cuyas reultas se separó de la conserve de los demas buques, y lo que algunos de estos padecieron. » f°357 et sq

1595 — Carta que escribio Sancho Pardo y Osorio capitan de una Nave de los de la flota que venia de las Indias á España...

« La Orden que el General Marcos de Aramburo ha de guardar para repartir los puestos principales del galeon Nuestra Señora del Barrio » f°409 et sq

Années 1590 — La Orden que el General Marcos de Aramburo ha de guardar para repartir los puestos principales del galeon Nuestra Señora del Barrio.

Livre XIV

« Año de 1565

Memoria del buen suceso, y buen viaje que Dios nuestro señor fue servido de dar a la Armada que salió de la ciudad de Cadiz, para la provincia y costa de la Florida, de la qual fue por General el illustre señor Pero Menendez de Avilés, comendador de la orden de Santiago » f° 255 et sq

1565 — Memorial del buen suceso de la Armada que salió de la ciudad de Cadiz, para la provincia y costa de la Florida...

« Año de 1580

Relacion de la victoria que el General Pero Menendez Marques gobernador de las Provincias de la Florida consiguio en el Puerto de San Mateo de aquella costa el dia 20 de julio de 1580 de un cosario frances que aporsó a él, su capitán Gil, natural catalán ; y otras noticias respectivas a los cosarios de la propia nacion que llegaron a la misma costa los meses de Julio y agosto de 1580 » f°369 et sq

1580 — Relacion de la victoria que el General Pero Menendez Marques gobernador de las Provincias de la Florida consiguio de un cosario frances...

Livre XXI

« Instruccion de la Navegacion que deben hacer las Flotas en su viaje a las Indias y la orden que han de observar asi de noche como de dia » f°90 et sq

Non daté — Instruccion de la Navegacion que deben hacer las Flotas en su viaje a las Indias.

« Relacion de lo que à la Armada de SM a sucedido desde el Puerto de San Lucar hasta la Isla de Puerto Rico » f°103 et sq

1554 — Relacion de lo que à la Armada de SM a sucedido desde el Puerto de San Lucar hasta la Isla de Puerto Rico.

« Cartas escritas al Rey, y al Secretario Samano por los generales sancho de Viedma, Don Alonso Peron, Fr. Juan de Mendiarechaga, Don Juan Tello de Guzman, Alvaro Sanvhez, Pero Menendez de Aviles, y Don Alvaro de Bazan, desde 12 de Junio de 1551 hasta 18 de octubre de 1556 : sobre aprestos y sucesos delas Armadas y Flotas que respectivamente tuvieron a su cargo, asi en la Navegacion de Indias, como en la guarda y seguridad de las costas de estos Reynos de España, su navegacion. » f°171 et sq

Lettre de Sancho de Viedma à SM, 12 juin 1555, Sanlucar. In Cartas escritas al Rey sobre aprestos y sucesos delas Armadas y Flotas...,

Lettre de Don Alonso Peron, 15 juillet 1553, Lagos.

Lettre de Pero Menendez de Aviles, 27 juillet 1555, Seville.

« *Memorial que presentó Antonio Barbudo vecino de la Ciudad de Santo Domingo en Madrid sobre la guarda de las costas y Navegacion de Indias por medio de Navios de remos* », f°329 et sq

1560 — Memorial que presentó Antonio Barbudo vecino de la Ciudad de Santo Domingo en Madrid sobre la guarda de las costas y Navegacion de Indias por medio de Navios de remos

« *Año de 1560 : Memorial de las prevenciones con que deben navegar las Naos delas flotas en su navegacion a las Indias por el Capitan Juan Ruiz de Ochoa* » f°335 et sq

1560 — Memorial de las prevenciones con que deben navegar las Naos delas flotas en su navegacion a las Indias por el Capitan Juan Ruiz de Ochoa

« *Año de 1568 : Relacion del suceso de la Armada y Flota de Nueva Espana, en el puerto de San Juan de Lua, con el cosario Juan de Aquines, el mes de septiembre de 1568* » f°560 et sq

1568 — Relacion del suceso de la Armada y Flota de Nueva Espana, en el puerto de San Juan de Lua, con el cosario Juan de Aquines

Livre XXII

« *Carta que escribió Estavan de las Alas al Presidente del Consejo Real de las Yndias, sobre el suceso del Armada de Galeones, y pelea que tuvieron con varios Navios de Franceses* » f° 10 et sq

1572 — Carta que escribió Estavan de las Alas sobre el suceso del Armada de Galeones...

« *Memorial de los maestros y pilotos y senores de navios de la univesidad de Mareantes de Sevilla presentado a SM sobre las ventajas que resultaran a su real servicio y hacienda pasando la poblacion de Veracruz a la Isla de San Juan de Lua, y otros puntos, respectivos, a la fortificacion de la misma isla, y del Puerto de la Habana: a la salida de flotas de la Barra de San Lucar, sonineto y seguridad del comerico y navegacion de las Indias* » f°16 et sq

1572 — Memorial de los maestros y pilotos a SM sobre las ventajas que resultaran a su real servicio...

« *Memorial que dio Juan Vazquez de Olivera natural de Villanueva de la Jerena en 5 de enero de 1574. Sobre Armadas y flotas de Indias* » f°74 et sq

1574 — Memorial que dio Juan Vazquez de Olivera sobre Armadas y flotas de Indias...

« *Relacion de las personas que podian servir los oficios de generales, almirantes, capitanes, &c. en la Real Armada, y su gobierno, dirigida al presidente del consejo real de las Indias.* » f°76 et sq

Dernier quart du XVI^e siècle — Relacion de las personas que podian servir los oficios de generales...

« *Año de 1575*

Discurso muy precioso de Rodrigo de Vargas, sobre los Galeones agalerados de la nueva invencion que fabrico el adelantado Pero Menendez para la Guardia de las Indias, sus dimensiones de quilla, manga, &c, y las faltas que tuvieron para en intento que se hicieron ; proponiendo otra nueva manera para la construccion de los que se hubiesen de hacer en lo subcesivo para andar en corso y uardia de las Indias, y otros efectos que se ofreciesen. » f°129 et sq

1575 — Discurso muy precioso de Rodrigo de Vargas sobre los Galeones agalerados...

« *Las preguntas que hizo Andres de Spinosa Artillero mayor por su Magestad á un discipulo suyo para desminalle son las siguientes* » f°143 et sq

Années 1570-1580 — Las preguntas que hizo Andres de Spinosa Artillero mayor por su Magestad á un discipulo...

« *Orden e Instruccion del modo y manera que se ha de tener para pelear en el mar* » f°161 et sq

1575 — Orden e Instruccion del modo y manera que se ha de tener para pelear en el mar

« *Instruccion y orden delo que ha de hacer é guardar el senior Almirante Bernardino de Ovando que va por mi Lugar teniente de los quatra navios de Armada é una lancha que invio a la villa de la Havana* » f° 167 et sq

1577 — Instrucción y orden delo que ha de hacer é guardar el senior Almirante...

« *Año de 1579*

Relacion delo sucedido a la parte del Armada de Su Magestad de la guarda delas Indias, que partio del Puerto de Cartagena a 9 dias del ems de Hebrero deste presente ano de 79 a cargo de Don Alonso de Eraso, Almirante dela dicha Armada y Capitain General della por Su Magestad en ausencia de Don Christoval de Eraso par las Islas de Barlobento a los recorrer y limpiar delos cosarios y Franceses, y otros extrangeros delos Reynos de Castilla, que por ellas andan es lo siguiente. » f°234 et sq

1579 — Relacion delo sucedido a la parte del Armada de Su Magestad de la guarda delas Indias...

« 1580 — Parecer del licenciado Altamirano, en que entre otros puntos, expresa, no poder conservarse las galeras en Tierrafirme, y con convenia sustentar en aquellas partes el Armada de los Galeones de Pero Melendez », fº252 et sq.

« Reales cédulas expedidas por el Rey a Christobal de Barros, y siete pareceres que dieron Diego Flores de Caldes, Pedro Sarmiento, Sancho de Calella, Martin de Zubieta, Juan Martinez de Recadle, y Juan de Lafarsse, con seis cartas a Representaciones hechas a SM por el dicho Christobal de Baroros, sobre el modelo, y trazas de los galeones que se mandaron construir en Vizcaya el ano de 1581, para servicio del Armada real » fº286 et sq

1581 — Reales cédulas expedidas por el rey a Christobal de Barros, y siete pareceres...

« 1580 — Parescer que dieron en Sevilla los Generales y otras personas sobre la seguridad de las costas de Indias y Flotas que van a ellas » fº267 et sq

« 1562 — Instruccion que dio el General Pero Menendez de Aviles a los capitanes, maestros, y pilotas de la flota y armada de Indias que llevo a su cargo el año de 1562 » fº362 et sq

« Año de 1583 : Declaracion de Lorenzo Martin de Montoya Maestro de Navio nombrado la Trinidad que vino de aviso de tierra firme al Puerto de San Lucar en 1º de Abril de 1583, de la navegacion que hizo, y del combate que tuvo a vista de Fayal con una caravela portuguesa que le abordó, mandando amaynase por lel Rey Don Antonio » fº370 et sq

1583 — Declaracion de Lorenzo Martin de Montoya de la navegacion que hizo, y del combate que tuvo a vista de Fayal...

Livre XXIII

« Carta escrita a Juan de Ibarra, por Sebastian de Arancibia en 18 de octubre de 1595, acompañandole un discurso sobre la necesidad que tienen todas las Islas de barlovento y costas en las Indias que haya algunos navios de Armada en el puerto de la Habana, y lo mucho que esto imoprta al servicio de SM : el numero y grandor que debrian tener: la gente de mar y guerra que seria menester, y forma de sustentarlos sin mas costa de la Real hacienda que el situado de las Galeras, y razones que hay para quitarlas » fº1 et sq

1595 — Carta escrita a Juan de Ibarra, por Sebastian de Arancibia en 18 de octubre de 1595, acompañandole un discurso...

« Año de 1597 — Ordenanzas o Instruccion general de Su Majestad para los Generales y Almirantes de Armadas y flotas. Fecha en San Lorenzo a 7 de Junio de 1597 » fº15 et sq

1597 — Ordenanzas o Instruccion general de Su Majestad para los Generales y Almirantes de Armadas y flotas...

« Año de 1598 — Memorial que en nombre de la Universidad de los cargadores de Sevilla dieron sus comisarios Antonio de Montalvo, y Petro de Aventaño Villela, solicitando para que SM le hiciera merced a la dicha universidad de la perpetuidad de la escribania mayor de la Carrera de las Indias que la tenia y peseya por dos vidas en atencion a sus servicios » fº 53 et sq

1598 — Memorial que en nombre de la Universidad...

« Año de 1601 — Parecer del capitain Juan Perez de Portu sobre la citada Armada del Barlovento » fº123 et sq

1601 — Parecer del capitain Juan Perez de Portu sobre la citada Armada del Barlovento

« Año de 1606 — Primera relacion de la victoria primera, que en el puerto nuevo de Santo Tomas de Castillo tuvieron las Naos de Honduras, contra dos naos, un Patache y quatro lanchas de cosarios que al dicho puerto vinieron a los doce dias del mes de Abril del año de 1606 » fº230 et sq

1606 — Primera relacion de la victoria primera, que en el puerto nuevo de Santo Tomas de Castillo tuvieron las Naos...

« Memorial de algunas cosas convinientes para la navegacion de las Indias, y dignas de remediarse en las armadas y flotas que van a ellas. Que dio al Rey Francisco Carreño » fº252 et sq

1606 — Memorial de algunas cosas convinientes para la navegacion de las Indias...

« Año de 1591 — Ordenanzas expedidas por la Magestad del Catholico Rey Don Phelipe II en Madrid a 17 de enero de 1591 años, para remedio de los daños é inconvinientos que se siguen de los descaminos y arrivadas maliciosas de los navios qu enavegan a las Indias occidentales » fº 390 et sq

1591 — Ordenanzas expedidas para remedio de los daños é inconvinientos...

« Año de 1591 : Lo que se asienta y concierta entre el Presidente y jueces oficiales de la Casa de la contratacion de la ciudad de Sevilla en nombre de Su Magestad y por sur mandado, y el prior, y consules de la Universidad de los mercaderes de la dicha ciudad, en nomre de la dicha universidad, sobre el Armada que se prentende fundar para que ande en la Carrera de las ndias para asegurar de los enemigos las Flotas que van y vienen dellas, y para lo demas que conviniere al beneficio de la contratacion de las dichas Indias, es lo siguiente. » fº470 et sq

1591 — Lo que se asienta y concierta entre el Presidente y jueces oficiales de la Casa de la contratacion...

« Año de 1594 — Instruccion que dio el Rey en Madrid a 15 de enero de 1594 a Don Francisco Colonna capitan general de la Armada de la guarda de la Carrera de las Indias,

para el viaje de ida, estada y vuelta de las Indias, á que iba con la misma armada » fº 497 et sq

1594 — Instruccion que dio el Rey en Madrid a 15 de enero de 1594 a Don Francisco Colonna...

« San Juan de Lua 23 de diciembre de 1590 — El General Antonio Navarro representa al Rey los muchos defectos con que se ejecuta la 3ª visita de las naos que previene las ordenanzas de la Casa de Contratacion. » fº579 et sq

1590 — El General Antonio Navarro representa al Rey los muchos defectos...

Livre XXIV

« Parecer de Antonio de Urquiola sobre la fabrica de los galeones » Nav. XXIV fº67 et sq

Non daté — Parecer de Antonio de Urquiola sobre la fabrica de los galeones

« Año de 1620 — Carta del Presidente y oficiales de la Casa de la contratacion a las Indias de Sevilla escrita al Rey, a 9 de Mayo de 1620, con un papel de condiciones con que SM habia de mandar arrendar el derecho de la Haveria, y los aprestos de las Armadas y flotas de la Carrera de las Indias. Y a continuacion dos papeles del dicho presidente dirigidos al consejo y junta de Guerra » fº162 et sq

1620 — Carta del Presidente y oficiales de la Casa de la contratacion a las Indias de Sevilla escrita al Rey...

« Año de 1639 — Copia de una carta que escribio el Padre Fr. Juan Lainez predicador y comisario provincial de la Provincia de Lima, al reverendisimo Padre Fr. Josef de Sisneros, padre de la Santa provincia de la Concepcion, y comisario de todas las del Peru, en que le da cuenta del viaje de los galeones, batalla con pie de palo y otros sucesos hasta que llegaron a España. Habla el autor de esta carta como testigo de vista por que se halló en el Almiranta en que venia embarcado.

Con licencia la imprimio en Malaga Juan Serrano de Vargas y Ureña. Año de 1639 » fº264 et sq

1639 — Copia de una carta que escribio el Padre Fr. Juan Lainez, en que le da cuenta del viaje de los galeones, batalla con pie de palo y otros sucesos...

« Año de 1640 — Relacion de la batalla de los Galeones de Tierra firme, y flota de Nueva España con la Armada de Francia al salir de Cadiz para aquellos dominios el dia 22 de julio de 1640 » fº296 et sq

1640 — Relacion de la batalla de los Galeones de Tierra firme con la Armada de Francia al salir de Cadiz...

Livre XXV

« Año de 1543 — Carta del Presidente y Oydores de la Isla Española escrita al Rey con fecha de 8 de Abril de 1543, dandole cuenta del Armada que aprestaron contra la de los cosarios Franceses que llegaron à la Isla de San Juan, y del combate que tuvo la capitana con la de los enemigos (à quién apreso) que despues de quemadas y robadas ciertas estancias, y apresados quatro navios que andaban al trato bajabán al mismo efecto por la Costa de la Española. » f°24 et sq

1543 — Carta del Presidente y Oydores de la Isla Española escrita al Rey dandole cuenta del Armada que aprestaron contra la de los cosarios Franceses que llegaron à la Isla de San Juan, y del combate...

« Relacion de las presas que hicieron y su valor, las Naos que salieron del Puerto del Pasage a cosear contra Franceses con el Capitan Don Luis de Caravajar y otros : escrita desde Fuenterrabia por Pedro de Durango a Tomas de Escorza en Sevilla en 17 de Septiembre » f° 126 et sq

1572 — Relacion de las presas que hicieron y su valor, las Naos que salieron del Puerto del Pasage a cosear contra Franceses...

Livre XXIX

« 1596—1602 : Instruccion del Adelantado de Castilla, Capitan general de las Galeras de España y del Armada del Mar Oceano » f°1

1597 — Instruccion del Adelantado de Castilla, Capitan general de las Galeras de España y del Armada del Mar Oceano...

« Relacion de la victoria que la Armada de Inglaterra que esta sobre Cascaes, ha tenido con los navios de la Flota de Portugal que venia del Brasil.

Declarase el numero de bajeles que quemaron, los que echaron a pique, los que prendieron, y el excesivo valor de la presa, a ocho de septiembre de 1650. Con licencia impreso en Sevilla por Juan Gomez de Blas. Año de 1650 » Nav. XXIX f° 141 et sq

1650 — Relacion de la victoria que la Armada de Inglaterra que esta sobre Cascaes, ha tenido con los navios de la Flota de Portugal que venia del Brasil...

Archivo de India de Séville

Gobierno

Indiferente, legajo 2661

Indiferente, legajo 2673

Patronato Real

Legajo 260

Archivo General de Simancas

« Guerra y marina »

Legajo 128

Legajo 312

Legajo 317

Legajo 326

Bodleian Library d'Oxford

Dossier Rawlinson A 192: « Pepys' Papers, vol. XXIII »

Bibliothèque nationale de France

Manuscrit Français 20559

« Lettres écrites à Charles de Lorraine, duc de Guise depuis 1605 jusqu'à 1638 » f°130
et sq

Manuscrit Français 20784

« Veritable récit de ce qui s'est passé ez compatz et batailles navales dans les costez de la Rochelle, entre les armées du Roy et des Rochellois, depuis le dixhuictieme aoust mil six cent vingt et un, iusques au jour que la paix a esté publiée au bord de l'amiral de l'armée rochelaise » f°515 et sq

Manuscrit Dupuy 100

« Edicts, actes, memoires & tractez touchans ceux de la religion pretendue réformée depuis l'an 1621 jusques en l'annee 1630 » f°94 et sq

Relation anonyme f°124 et sq

Manuscrit Cinq-Cents Colbert 29, f°580 et sq

Sources imprimées

ANDREWS Kenneth R. (ed.), *The Last voyage of Drake and Hawkins*, Cambridge, University press, 1972.

AUTON Jean d', *Chroniques de Louis XII*, Paris, H. Laurens, 1889, vol.III.

BAGUENAUT DE PUCHESSE Gustave (ed.), *Lettres de Catherine de Médicis*, Paris, Imprimerie nationale, 1880, vol.VIII.

BENNASSAR Bartolomé (ed.), « Les traités de Tordesillas » dans *Christophe Colomb : le visiteur de l'aube*, Paris, la Différence, 1991.

BOTELEER Nathaniel, *Boteler's Dialogues*, Londres, Navy Records Society, 1929.

BOURNE William, *A regiment for the sea: and other writings on navigation*, Cambridge, Hakluyt Society at the University Press, 1963.

BOURNE William, *The Arte of shooting in great Ordnance, contayning very necessary matters for all sortes of servitours eyther by sea or by lande, written by William Bourne*, Londres, Th. Woodcocke, 1587.

BOURNE William, *Inventions or devises, very necessary for all generalles and captaines, or leaders of men, as wel by sea as by land*, Londres, Th. Woodcock, 1578.

CERVANTES SAAVEDRA Miguel de, *L'Ingénieux hidalgo Don Quichotte de la Manche*, traduit par Louis Viardot, Paris, Dubochet, 1836.

CHAMPIER Symphorien, *Les gestes ensemble la vie du preulx chevalier Bayard*, Paris, Imprimerie nationale, 1992.

CHAVES Alonso de, *Quatri partitu en cosmografía práctica, y por otro nombre Espejo de Navegantes*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1983.

CLEVES Philippe de, « *L'instruction de toutes manières de guerroyer sur mer* » : étude critique du manuscrit français 1244 de la Bibliothèque nationale de France, (ed. PAVIOT Jacques) Paris, France, H. Champion, 1997.

CORBETT Julian Stafford (ed.), *Fighting instructions, 1530-1816*, Londres, Navy Records Society, 1905.

CORTES Martín, *Breve compendio de la Sphera y de la Arte de navegar*, Burgos, Aldecoa, 1945.

ESCALANTE DE MENDOZA Juan de, *Itinerario de Navegación : de los mares y tierras occidentales*, Madrid, Museo Naval, 1985.

FERNANDEZ DE NAVARRETE Martín (ed.), *Colección de los viages y descubrimientos que hicieron por mar los Españoles des de fines del siglo XV*, Madrid, Imprenta Real, 1845.

FERNANDEZ DURO Cesáreo, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, Madrid, Museo Naval, 1972.

FERNANDEZ DURO Cesáreo, *De algunas obras desconocidas de cosmografía y de navegación, y singularmente de la que escribió Alfonso de Chaves a principios del siglo XVI*, Madrid, 1895.

FERNANDEZ DURO Cesáreo, *La conquista de las Azores en 1583*, Madrid, Espagne, 1886.

FERNANDEZ DURO Cesáreo (ed.), « Diálogo entre un vizcaíno y un montanés sobre construcción de naves, su arboladura, aparejo, etc. » dans *Disquisiciones nauticas*, Madrid, 1881, vol.VI, p. 106-222.

FOURNIER Georges, *Hydrographie contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation*, Grenoble, Éditions des 4 seigneurs, 1973.

FROISSART Jean, *Œuvres*, Bruxelles, V. Devaux, 1870.

GARCÍA DE PALACIO Diego, *Instrucción náutica*, Madrid, Museo Naval, 1993.

GARDINER Julie (ed.), *Before the mast: life and death aboard the Mary Rose*, Portsmouth, Mary Rose Trust, 2005.

GARDINER Samuel Rawson et ATKINSON Christopher Thomas (eds.), *Letters and papers relating to the first Dutch war (1652-1654)*, Londres, Navy Records Society, 1899.

GONZALEZ-ALLER HIERRO José Ignacio, DUEÑAS FONTAN Marcelino de, CALVAR GROSS Jorge et MERIDA VALVERDE María del Campo (eds.), *La batalla del mar océano: corpus documental de las hostilidades entre España e Inglaterra (1568-1604)*, Madrid, Ministerio de defensa, 1988, vol.V.

GUILLEN Y TATO Julio Fernando (ed.), *Colección de documentos y manuscritos compilados por Fernández de Navarrete*, Nendeln, Kraus-Thompson, 1971.

HAKLUYT Richard, *The principal navigations, voyages, traffiques & discoveries of the English nation: made by sea or over-land to the remote and farthest distant quarters of the earth at any time within the compasse of these 1600 yeeres*, Glasgow, J. MacLehose and sons, 1903.

HILDRED Alexzandra (ed.), *Weapons of warre: the armaments of the Mary Rose*, Portsmouth, Mary Rose Trust, 2011.

JAL Auguste, *Glossaire nautique : répertoire polyglotte de termes de marine anciens et modernes*, Paris, 1848.

JAL Auguste, *Documents inédits sur l'histoire de la marine au XVIe siècle (manuscrits nos 9649-3, 7972-8, et 7168-33-A de la Bibliothèque royale); publiés et annotés*, Paris, Imprimerie royale, 1842.

DIGBY Kenelm, *Journal of a voyage into the Mediterranean, by Sir K. Digby, A.D. 1628*, Londres, Camden Society, 1868.

LAUGHTON John Knox (ed.), *The naval miscellany*, Londres, Navy Records Society, 1902.

LEWIS Michael, *The Spanish Armada*, Londres, Batsford, 1960.

MACGOWAN Alan Patrick (ed.), *The Jacobean commissions of enquiry 1608 and 1618*, Londres, Navy Records Society, 1971.

MANWARING G. E. (ed.), *The life and works of Sir Henry Mainwaring*, Londres, Navy Records Society, 1920.

MARGUERITE D'ANGOULEME, *L'heptaméron*, Paris, Garnier, 1960.

MARSDEN Peter Richard Valentine et MCELVOGUE Douglas, *The Mary Rose: your noblest shippe : anatomy of a Tudor warship*, Portsmouth, Mary Rose Trust, 2009.

MEZERAY François Eudes de et LIMIERS Henri-Philippe de, *Histoire de France, par Mézeray, depuis Pharamond jusqu'à 1596, continuée jusqu'à 1715 par Limiers, et depuis 1715 jusqu'à 1830 par une société de professeurs d'histoire de l'Université de Paris. Édition populaire... corrigée...*, Paris, 1839.

MONSON William, *The Naval Tracts of Sir William Monson*, Londres, Navy Records Society, 1902.

MONTLUC Blaise de, *Commentaires 1521-1576*, Paris, Gallimard, 1964.

NORTON Robert, *The gunner : shewing the whole practise of artillerie*, Londres, 1628.

OLIVEIRA Fernão de, *Arte da guerra do mar*, Lisbonne, Marinha, 1983.

RICHEOME Louis, *La Peinture spirituelle ou l'Art d'admirer, aimer, et louer Dieu en toutes ses oeuvres, et tirer de toutes profit salutère*, Lyon, Pierre Rigaux, 1611.

SALAZAR Eugenio DE, « La mar descrita por los mareados » dans *Pasajeros a Indias*, Alianza Editorial, Madrid, José Luis Martinez, 1983.

SIR TRAVERS TWISS (ed.), *Monumenta Juridica. The Black Book of the Admiralty, with an appendix*, Londres, Longman & co. et alii, 1871.

SMITH John, *The Complete works of Captain John Smith, 1580-1631*, Chapel Hill, University of North Carolina press for the Institute of early American history and culture, 1986.

SMITH John, *The True travels, adventures and observations of captaine John Smith in Europe, Asia, Africa and America, from « anno Domini » 1593 to 1629... with a continuation of his generall history of Virginia, Summer Isles, New England and their proceedings since 1624 to this present 1629... all written by actuall authours...*, Londres, T. Slater, 1630.

SMITH John, *A Sea Grammar*, Londres, John Haviland, 1627.

SMITH John, *An Accidence for the sea. Very necessary for all young sea-men, or those that are desirous to goe to sea, briefly shewing the phrases, offices and words of command, belonging to the building, rigging, and sayling a man of warre; and how to manage a navy and fight at sea. Together with the charge and duty of every officer, and their shares. Also the names, weight, charge, shot, and powder, of all sorts of great ordnance. With the use of the petty tally*, Londres, 1626.

SMITH John, *A Description of New England, or the Observations and discoveries of captain John Smith (Admirall of that Country) in the North of America, in the year of our Lord 1614 with the successe of six ships that went the next year 1615 ; and the accidents befell him among the French men of warre*, Londres, Printed by Hufrey Lownes, for Robert Clerke, 1616.

SPONT Alfred (ed.), *Letters and papers relating to the war with France (1512-1513)*, Londres, Navy Records Society, 1897.

THOU Jacques-Auguste de, *Histoire universelle... Avec la suite par Nicolas Rigault, les mémoires de la vie de l'auteur... le tout traduit sur la nouvelle édition latine de Londres...*, La Haye, 1740, vol.VIII.

Histoire générale de ce qui s'est passé entre les armées navales de France et celles des Rochelois, ès côtes de Poictou, rivières de Bordeaux et Charente, ès combats de M. de Guyse, depuis le mois d'août de l'année mil six cent vingt-un jusques à la publication de la paix au mois de novembre mil six cent vingt-deux. Extrait sur les journaux de l'amiral des vaisseaux rochelois, par un discours plus étendu, s.l., 1624.

Bibliographie

ACERRA Martine (ed.), *Coligny, les protestants et la mer*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 1997.

ACERRA Martine, POUSSOU Jean-Pierre et VERGE-FRANCESCHI Michel (eds.), *État, marine et société : hommage à Jean Meyer. Textes réunis et publiés par Martine Acerra, Jean-Pierre Poussou, Michel Vergé-Franceschi*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1995.

AFFLERBACH Holger, « Going Down with Flying Colours? Naval Surrender from Elizabethan to Our Own Times » dans Hew Strachan et Holger Afflerbach (eds.), *How fighting ends : a history of surrender*, Oxford, Oxford University Press, 2012.

ARDANT DU PICQ Charles, *Études sur le combat : combat antique et combat moderne*, Paris, Economica, 2004.

AUDOIN-ROUZEAU Stéphane, *Combattre : une anthropologie historique de la guerre moderne, XIXe-XXIe siècle*, Paris, Éditions du Seuil, 2008.

AUGERON Mickaël, « Coligny et les Espagnols à travers la course (c.1560-1572) : une politique maritime au service de la cause protestante » dans Martine Acerra (ed.), *Coligny, les protestants et la mer*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 1997, p. 155-176.

AUGERON Mickaël, « Pour “la défense et l'avancement de la vraie religion” : Jacques de Sores, un corsaire au service de la Cause protestante » dans AUGERON Mickaël, POTON DE XAINTRAILLES Didier, VAN RUYMBEKE Bertrand et POUSSOU Jean-Pierre (eds.), *Les Huguenots et l'Atlantique*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2009.

BARBOUR Philip L., « A French Account of Captain John Smith's Adventures in the Azores, 1615 », *The Virginia Magazine of History and Biography*, 1964 p. 293-303.

BENTON Lauren, « Legal Spaces of Empire: Piracy and the Origins of Ocean Regionalism », *Comparative Studies in Society and History*, 2005, vol. 47, n° 4, p. 700-724.

BLACK Jeremy, *European warfare, 1494-1660*, Andover, Routledge, 2002.

BOUCHER Christophe, « “Gens agréables” ou “grands dissimulateurs” ? Amérindiens et huguenots en “Floride” (1562-1565) » dans Mickaël Augeron, Didier Poton de Xaintrailles, Bertrand Van Ruymbeke et Jean-Pierre Poussou (eds.), *Les Huguenots et l'Atlantique*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2009, vol. I, p. 135-152.

BOUCHER Philip P., « Revisioning the “French Atlantic” or, How to Think about the French Presence in the Atlantic, 1550-1625 » dans Peter Cooper Mancall (ed.), *The Atlantic world and Virginia, 1550-1624*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 2007, p. 274-306.

BOUDRIOT Jean, *Le Vaisseau de 74 canons*, Grenoble, Éditions des Quatre Seigneurs, 1973.

BOUMEDIENE Samir, *La colonisation du savoir : une histoire des plantes médicinales du Nouveau monde, 1492-1750*, Vaulx-en-Velin, les Éditions des mondes à faire, 2016.

- BOWEN Frank C., *Wooden Walls in Action*, s.l., Halton, 1951.
- BOYER Régis, *Yggdrasill : la religion des anciens Scandinaves*, Paris, Payot, 1992.
- BRADDICK Michael Jonathan, *State formation in early modern England, c. 1550-1700*, Cambridge, Cambridge university press, 2000.
- BRAUDEL Fernand, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin, 1966.
- BRIAN TUNSTALL, *Naval Warfare in the Age of Sail: the Evolution of Fighting Tactics 1650-1815*, London, Conway Maritime Press, 1990.
- BRIOIST Pascal, « L'artillerie à la Renaissance », *Nouvelle Revue du XVIe Siècle*, 2002, vol. 20, n° 1, p. 79-95.
- BRIOIST Pascal, DREVILLON Hervé et SERNA Pierre, *Croiser le fer : violence et culture de l'épée dans la France moderne : XVIe-XVIIIe siècle*, Seyssel, Champ Vallon, 2002, 514 p.
- BROWN Jonathan, *La Sala de Batallas de El Escorial : la obra de arte como artefacto cultural*, 1^a ed., Salamanca, Ediciones Universidad de Salamanca, 1998.
- CABANTOUS Alain, « Gens de mer, guerre et prison : la captivité des gens de mer au XVIIIe siècle », *Revue d'Histoire Moderne & Contemporaine*, 1981, vol. 28, n° 2, p. 246-267.
- CALAFAT Guillaume, *Une mer jalouée : contribution à l'histoire de la souveraineté (Méditerranée, XVIIe siècle)*, Paris, France, Éditions du Seuil, 2019.
- CANNY Nicholas Patrick, « England's New World and the Old, 1480s-1630s » dans William Roger Louis et Nicholas Patrick Canny (eds.), *The origins of Empire : British overseas enterprise to the close of the seventeenth century*, Oxford, Oxford university press, 1998.
- CARUANA Adrian B., *The History of English Sea Ordnance*, Rotherfield, 1997.
- CHAGNIOT Jean, *Guerre et société à l'époque moderne*, Paris, Presses universitaires de France, 2001.
- CHALINE Olivier, *La mer et la France : quand les Bourbons voulaient dominer les océans*, Paris, Flammarion, 2016.
- CHALINE Olivier, « Strategy Seen from the Quarterdeck in the Eighteenth-Century French Navy » dans N.A.M. Rodger, J. Ross Dancy, Benjamin Darnell et Evan Wilson (eds.), *Strategy and the Sea, Essays in Honour of John B. Hattendorf*, Boydell and Brewer, 2016, p. 19-27.
- CHALINE Olivier, *La bataille de la montagne blanche. 8 novembre 1620 : un mystique chez les guerriers*, Paris, Noesis, 1999.
- CHAPLIN Joyce E., « The Atlantic Ocean and its contemporary Meanings, 1492-1808 » dans Jack Phillip Greene (ed.), *Atlantic history : a critical appraisal*, Oxford, Oxford University Press, 2009, p. 35-51.
- CHAUNU Huguette et CHAUNU Pierre, *Séville et l'Atlantique, 1504-1650*, Paris, A. Colin, 1955.

CIPOLLA Carlo M., *Guns and sails in the early phase of European expansion, 1400-1700*, Londres, Collins, 1965.

COGGESHALL James, *The Fireship and its Role in the Royal Navy*, Texas A&M University, s.l., 1997.

COMMISSION NOUVELLE HISTOIRE BATAILLE DU CENTRE D'ETUDES HISTORIQUES DE LA DEFENSE, *Nouvelle histoire bataille II*, Vincennes, (coll. « Cahiers du CEHD »), 2004.

COMMISSION NOUVELLE HISTOIRE BATAILLE DU CENTRE D'ETUDES HISTORIQUES DE LA DEFENSE, *Nouvelle histoire bataille*, Vincennes, (coll. « Cahiers du CEHD »), 1999.

CONTAMINE Philippe, « L'art de la guerre selon Philippe de Clèves, seigneur de Ravenstein (1456-1526) : innovation ou tradition ? », *Bijdragen en mededelingen betreffende de geschiedenis der Nederlanden*, 1980, vol. 95, p. 363-376.

CORBETT Julian S., *Drake and the Tudor navy, with a history of the rise of England as a maritime power*, Londres, Longmans, Green and Co, 1898.

CORVISIER André, *La guerre : essais historiques*, Paris, Presses universitaires de France, 1995.

COSSART Brice, *Les artilleurs et la Monarchie catholique : fondements technologiques et scientifiques d'un empire transocéanique*, Thèse, European University Institute, Florence, 2016.

CROUY-CHANEL Emmanuel de, *Canons médiévaux : puissance du feu*, Paris, REMPART, 2010.

CUESTA DOMINGO Mariano, « Introducción » dans *Instrucción náutica*, Madrid, Museo Naval (coll. « Quinto centenario (Editorial Naval) »), 1993.

DAEFFLER Michel, *Formes de carène et navires de combat: l'invention du vaisseau de ligne en Angleterre (1560-1642)*, Caen, France, Centre de recherche d'histoire quantitative, 2004.

DE DUEÑAS FONTAN Marcelino, « Medida de los navíos de la jornada de Inglaterra », *Cuadernos monográficos del instituto de historia y cultura naval*, 1996, n° 27.

DE VRIES Kelly, « The Effectiveness of Fifteenth-Century Shipboard Artillery », *The Mariner's Mirror*, 1998, vol. 84, n° 4, p. 389-399.

DERUELLE Benjamin, *De papier, de fer et de sang : chevaliers et chevalerie à l'épreuve de la modernité ca 1460- ca 1620*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2015.

DOSSE François, « L'histoire en miettes : des Annales militantes aux Annales triomphantes », *Espace Temps*, 1985, vol. 29, n° 1, p. 47-60.

DOTSON John E., « Treatises on Shipbuilding Before 1650 » dans Robert Gardiner et Richard W Unger (eds.), *Cogs, Caravels and Galleons. The Sailing Ship 1000-1650*, Londres, Conway Maritime Press, 1994, p. 160-168.

DREVILLON Hervé, *L'individu et la guerre : du chevalier Bayard au Soldat inconnu*, Paris, France, Belin, 2013.

DUEÑAS FONTAN Marcelino de, « Introducción » dans José Ignacio González-Aller Hierro, Jorge Calvar Gross et María del Campo Mérida Valverde (eds.), *La batalla del mar océano: corpus documental de las hostilidades entre España e Inglaterra (1568-1604)*, Madrid, Ministerio de defensa, 1988, vol.V.

DUMEZIL Georges, « Fougue et rage dans l'Iliade » dans *La courtisane et les seigneurs colorés et autres essais. Vingt-cinq esquisses de mythologie*, Paris, Gallimard, 1983, p. 181-191.

DURAND Etienne de, « De quelques difficultés de l'histoire militaire », *Cahiers du CEHD*, 1999, n° 9, p. 199-220.

ELIAS Norbert, *The Genesis of the Naval Profession*, Dublin, University College Dublin Press, 2007.

FERNANDEZ DURO Cesáreo, *La Armada invencible*, Madrid, Est. tipográfico « Sucesores de Rivadeneyra », 1884.

FONTENAY Michel, *La Méditerranée entre la croix et le croissant : navigation, commerce, course et piraterie, XVIe-XIXe siècle*, Paris, Classiques Garnier (coll. « Les Méditerranées »), 2010, 425 p.

FRIEL Ian, « The Carrack: The Advent of the Full Rigged Ship » dans Robert Gardiner et Richard W Unger (eds.), *Cogs, Caravels and Galleons. The Sailing Ship 1000-1650*, Londres, Conway Maritime Press, 1994, p. 77-90.

GARDINER Robert et UNGER Richard W (eds.), *Cogs, Caravels and Galleons. The Sailing Ship 1000-1650*, Londres, Conway Maritime Press, 1994.

GLETE Jan, *Warfare at sea, 1500-1650: maritime conflicts and the transformation of Europe*, Londres, Routledge, 2000.

GOODMAN David, *Spanish naval power, 1589-1665: reconstruction and defeat*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997.

GUEROUT Max, *Le dernier combat de la Cordelière*, Brest, Éditions Le télégramme, 2012.

GUILMARTIN John F., « Early modern naval ordnance and European penetration of the Caribbean: the operational dimension », *International Journal of Nautical Archaeology*, février 1988, vol. 17, n° 1, p. 35-53.

GUILMARTIN John Francis, « The military revolution in warfare at sea during the early modern era: technological origins, operational outcomes and strategic consequences », *Journal for Maritime Research*, 2011, vol. 13, n° 2, p. 129-137.

GUILMARTIN John Francis, « The Earliest Shipboard Gunpowder Ordnance: An Analysis of Its Technical Parameters and Tactical Capabilities », *The Journal of Military History*, 2007, vol. 71, n° 3, p. 649-669.

GUILMARTIN John Francis, « Guns and Gunnery » dans Robert Gardiner et Richard W Unger (eds.), *Cogs, Caravels and Galleons. The Sailing Ship 1000-1650*, Londres, Conway Maritime Press, 1994, p. 139-150.

GUILMARTIN John Francis, « The Guns of the Santíssimo Sacramento », *Technology and Culture*, 1983, vol. 24, n° 4, p. 21-45.

GUILMARTIN John Francis, *Gunpowder and galleys: changing technology and mediterranean warfare at sea in the sixteenth century*, New York, Cambridge University Press, 1974.

GUILMARTIN John Francis, « The Early Provision of Artillery Armament on Mediterranean War Galleys », *The Mariner's Mirror*, 1 janvier 1973, vol. 59, n° 3, p. 257-280.

GUNN-GRAHAM T. I., « The Marine Engravings of Peter Bruegel the Elder », *The American Neptune : a quarterly journal of maritime history.*, 1998, vol. 58, n° 4, p. 329-342.

HANNA M. G., « Well-Behaved Pirates seldom make history: a reevaluation of the Golden Age of English Piracy » dans Carol Shammas et Peter Cooper Mancall (eds.), *Governing the Sea in the Early Modern Era. Essays in honor of Robert C. Ritchie*, Huntington Library Press, 2015, p. 129-168.

HANSON Victor Davis, *Le modèle occidental de la guerre: la bataille d'infanterie dans la Grèce classique*, traduit par Alain Billault, Paris, les Belles lettres, 1990.

HAVARD Gilles et VIDAL Cécile, *Histoire de l'Amérique française*, Paris, Flammarion, 2008.

HENNINGER Laurent, « La « révolution militaire ». Quelques éléments historiographiques », *Mots. Les langages du politique*, 1 novembre 2003, n° 73, p. 87-94.

HILDRED Alexzandra (ed.), *Weapons of warre: the armaments of the Mary Rose*, Portsmouth, Mary Rose Trust, 2011.

HOCQUET Adolphe (ed.), *Croniques de Franche, d'Engleterre, de Flandres, de Lile et espécialment de Tournay*, Mons, Dequesne, 1938.

HOFFMAN Paul E., « Diplomacy and the Papal Donation 1493 - 1585 », *The Americas*, 1973, vol. 30, n° 2, p. 151-183.

HUETZ DE LEMPS Alain, *Les vins d'Espagne*, Pessac, Presses universitaires de Bordeaux, 2008.

HUETZ DE LEMPS Alain, *Vignobles et vins du Nord-Ouest de l'Espagne*, Bordeaux, Belleneff, 1967.

JACQUART Jean, « Le chevalier Bayard » dans Gabriel-André Pérouse, André Thierry et André Tournon (eds.), *L'homme de guerre au XVIe siècle*, Saint-Étienne, Université de Saint-Étienne, 1992.

JACQUIN Philippe, VILLIERS Patrick et RAGON Pierre, *Les Européens et la mer: de la découverte à la décolonisation 1455-1860*, Paris, Ellipses, 1997.

JAL Auguste, *Glossaire nautique: répertoire polyglotte de termes de marine anciens et modernes*, Paris, 1848.

JAMES Alan, « A French Armada? The Azores campaigns, 1580-1583 », *The Historical Journal*, mars 2012, vol. 55, n° 1, p. 1-20.

JAMES Alan, « L'évolution de la stratégie navale française du XVI^e au XVII^e siècle : la guerre de trente ans en Méditerranée », *Cahiers de la Méditerranée*, 2005, n° 71, p. 203-211.

JAMES Alan, *The Navy and Government in Early Modern France, 1572-1661*, Londres, Royal Historical Society, 2004.

JOUANNA Arlette, « Recherches sur la notion d'honneur au XVI^e siècle », *Revue d'Histoire Moderne & Contemporaine*, 1968, vol. 15, n° 4, p. 597-623.

JUBELIN Alexandre, « L'abordage : une technique en mutation face à l'innovation technologique », *Revue d'histoire maritime*, à paraître en 2020, n° 26.

JUBELIN Alexandre, « Le feu et l'eau : peur et obsession de l'incendie en mer dans l'Atlantique du début de l'époque moderne », *Revue d'histoire maritime*, 2019, n° 24.

JUBELIN Alexandre, « « De l'entreprise scientifique et mémorielle au trésor historique : la collection de copies Fernandez de Navarrete et son époque » dans Olivier Chaline et Augustin Guimera Gravina (eds.), *La Real Armada. La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2018, p. 267-279.

JUBELIN Alexandre, « Mener au combat : le capitaine et son équipage dans l'Atlantique du début de l'époque moderne » dans *La domination comme expérience européenne et américaine à l'époque moderne*, Bruxelles, Peter Lang, à paraître.

JÜNGER Ernst, *La guerre comme expérience intérieure*, traduit par François Poncet, Paris, C. Bourgeois, 2008.

KEEGAN John, *The face of battle*, New York, Viking Press, 1976.

KIRSCH Peter, *Fireship : the terror weapon of the age of sail*, Annapolis, Naval Institute Press, 2009.

KONSTAM R. A., « 16th century naval tactics and gunnery », *International Journal of Nautical Archaeology*, 1988, vol. 17, n° 1, p. 17-23.

KOWALSKI Jean-Marie, « Du héros épique à l'ennemi public : évolution des représentations antiques du pirate » dans Michèle Battesti (ed.), *La piraterie au fil de l'histoire. Un défi pour l'Etat*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2014.

LA RONCIERE Charles de, *Histoire de la marine française*, Paris, Plon, 1899.

LAMONICA Michael, *The Predecessors of Grotius: The Use of Piracy in Contests over Sovereignty, Empire, and State-Building in the Early Modern French Atlantic*, Master of Arts degree, McGill University, Montreal, 2016.

LAUGHTON John Knox (ed.), *The naval miscellany*, Londres, Navy Records Society, 1902.

LAUGHTON L. G. Carr, « Gunnery, frigates and the line of battle », *The Mariner's Mirror*, 1928, vol. 14, n° 4, p. 339-363.

LAVERY Brian, *The Line of battle: the sailing warship, 1650-1840*, Londres, Conway Maritime Press, 1992.

LAVERY Brian, « The Revolution in Naval Tactics, 1588-1653 » dans Jean Meyer, José Merino et Martine Acerra (eds.), *Les marines de guerres européennes : XVII-XVIIIe siècles*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1985, p. 167-174.

LAVERY Brian, *The ship of the line*, Londres, Conway maritime press, 1983.

LE ROUX Nicolas, *Le crépuscule de la chevalerie : noblesse et guerre au siècle de la Renaissance*, Seyssel, Champ vallon, 2015.

LESTRINGANT Frank, *Jean de Léry ou L'invention du sauvage : essai sur l'"Histoire d'un voyage faict en la terre du Bresil"*, Paris, Classiques Garnier (coll. « Études et essais sur la Renaissance »), 2016.

LESTRINGANT Frank, « Les protestants et la liberté des mers, d'Urbain Chauveton à Grotius » dans Martine Acerra (ed.), *Coligny, les protestants et la mer*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 1997, p. 25-33.

LESURE Michel (ed.), *Lépante , la crise de l'Empire ottoman*, Paris, Julliard, 1972.

LOO Yvo VAN, « Pour la liberté et la fortune. La course néerlandaise pendant la guerre de religion aux Pays-Bas 1568-1609 » dans Martine Acerra (ed.), *Coligny, les protestants et la mer*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 1997, p. 91-107.

LYNN John Albert, *Battle: a history of combat and culture*, Boulder, Westview, 2003.

LYNN John Albert, *Giant of the grand siècle: the French army, 1610-1715*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997.

MACINTYRE Donald, *The adventure of sail 1520-1914.*, Londres, Ferndale, 1979.

MAHAN Alfred Thayer, *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1805*, Londres, Bison Books Ltd, 1980.

MAINWARING Henry, *The Sea-mans dictionary, or an Exposition... of all the parts and things belonging to a ship, together with an Explanation of all the terms and phrases used in the practice of navigation*, Londres, J. Bellamy, 1644.

MANCALL Peter Cooper, *Hakluyt's promise : an Elizabethan's obsession for an English America*, New Haven, Yale university press, 2007.

MANERA REGUEYRA Enrique, *El buque en la Armada española*, Madrid, Sílex, 1999.

MANEUVRIER Christophe, « De Honfleur au Cap-Vert. Retour sur le voyage de Georges Bissipat dit « le Grec » de 1483 », *Annales de Normandie*, 26 juin 2018, 68e année, n° 1, p. 45-54.

MARTIN Colin et PARKER Geoffrey, *Le Dossier de l'Invincible Armada*, Paris, Tallandier, 1988.

MEYER Jean, « L'évolution de la guerre maritime et de son matériel » dans Jean Meyer, José Merino et Martine Acerra (eds.), *Les marines de guerres européennes : XVII-XVIIIe siècles*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1985, p. 123-145.

- MEYER Jean, MERINO José et ACERRA Martine (eds.), *Les marines de guerres européennes : XVII-XVIIIe siècles*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1985.
- MOLLAT Michel, « De la piraterie sauvage à la course réglementée (XIVe- XVe siècle) », *Mélanges de l'école française de Rome*, 1975, vol. 87, n° 1, p. 7-25.
- MOREAU Jean-Pierre, *Pirates : flibuste et piraterie dans la Caraïbe et les mers du Sud, 1522-1725*, Paris, Tallandier, 2006.
- PADRÓN Ricardo, « « The Indies of the West » or, the Tale of How an Imaginary Geography Circumnavigated the Globe » dans Christina Hyo Jung Lee (ed.), *Western visions of the Far East in a transpacific age, 1522-1657*, Burlington, Ashgate, 2012, p. 19-41.
- PARKER Geoffrey, « The Dreadnought Revolution of Tudor England », *The Mariner's Mirror*, 1996, vol. 82, n° 3, p. 269-300.
- PARKER Geoffrey, *La révolution militaire: la guerre et l'essor de l'Occident : 1500-1800*, Paris, Gallimard, 1993, 276 p.
- PAVIOT Jacques, *La politique navale des ducs de Bourgogne : 1384-1482*, Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires de Lille, 1995, 387 p.
- PAVIOT Jacques et ROMERO-PASSERIN Giulio, « Quitter les littoraux » dans *Les Français, la terre et la mer : XIIIe-XXe siècle*, Paris, Fayard, 2005, p. 69-105.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO Pablo Emilio, *Spain's men of the sea: daily life on the Indies fleets in the sixteenth century*, traduit par Carla Rahn Phillips, Londres, Johns Hopkins University Press, 1998.
- PEREZ-MALLAINA BUENO Pablo Emilio, *Los hombres del océano: vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, siglo XVI*, Séville, Universidad de Sevilla, 1992.
- PHILLIPS Carla Rahn, « Guerra en el mar. Tecnología y armamento en el mundo atlántico » dans Hugo O'Donnell (ed.), *Historia militar de España*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2012, vol.3, p. 254-282.
- PHILLIPS Carla Rahn, « The Caravel and the Galleon » dans Robert Gardiner et Richard W Unger (eds.), *Cogs, Caravels and Galleons. The Sailing Ship 1000-1650*, Londres, Conway Maritime Press, 1994, p. 91-114.
- PHILLIPS Carla Rahn, *Six galleons for the king of Spain: imperial defense in the early seventeenth century*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1986.
- QUATREFAGES René, *Los Tercios españoles : 1567-1577*, Madrid, Fundación universitaria española, 1979.
- REDIKER Marcus, *Between the devil and the deep blue sea : merchant, seamen, pirates and the Anglo-American maritime world, 1700-1750*, Cambridge, Cambridge university press, 1987.
- RIETH Éric, « Essai d'évaluation des savoirs des constructeurs de navires au XVIe siècle » dans Martine Acerra (ed.), *Coligny, les protestants et la mer*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 1997, p. 69-80.

RIETH Éric et BURLET René, « Essai de restitution d'un bâtiment de 400 toneladas, d'après Diego García de Palacio (1587) », *Histoire & Mesure*, 1988, vol. 3, n° 4, p. 463-489.

ROBERTSON Frederick Leslie, *The Evolution of naval armament*, Londres, Constable, 1921.

RODGER N. A. M., *A naval history of Britain, 1649-1815 : The Command of the Ocean*, Londres, Allen Lane/National maritime museum, 2004.

RODGER N. A. M., *A naval history of Britain, 660-1649 : The Safeguard of the Sea*, Londres, Harper Collins/National maritime museum, 1997.

RODGER N. A. M., « The Development of Broadside Gunnery, 1450-1650 », *Mariner's Mirror*, août 1996, vol. 82, n° 3, p. 301-324.

ROELOFSEN C.G., « L'évolution de la flotte "Bouguignonne" aux XVe et XVIe siècles: quelques remarques sur l'introduction du canon dans la guerre maritime et son influence », *Publication du centre européen d'études bourguignonnes*, 1986, n° 26.

ROGERS Clifford J. (ed.), *The military revolution debate: readings on the military transformation of early modern Europe*, Boulder, Westview press, 1995.

RUSSELL Margarita, *Visions of the sea : Hendrick C. Vroom and the Origins of Dutch marine painting*, Leyde, E. J. Brill, 1983.

SHAFRITZ Jay M., SHAFRITZ Todd J. A. et ROBERTSON David B., *Dictionary of military science*, Oxford, Facts on file, 1989.

SICKING Louis, *La naissance d'une thalassocratie : les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2015.

SICKING Louis, « Naval warfare in Europe, c.1330-c.1680 » dans Frank Tallett et David J. B. Trim (eds.), *European warfare, 1350-1750*, Cambridge, Cambridge University Press, 2010, p. 236-263.

SICKING Louis, *Neptune and the Netherlands : state, economy, and war at sea in the Renaissance*, Leyde, Brill, 2004.

STENDHAL, *La Chartreuse de Parme*, Paris, Le Livre de poche, 1995.

TALLETT Frank et TRIM David J. B. (eds.), *European warfare, 1350-1750*, Cambridge, Cambridge University Press, 2010.

TEMPERE Delphine, « Quand la violence éclate, quand la joie retentit. Insultes, rixes, assassinats et festivités religieuses en mer... Violence et réjouissances à bord des galions espagnols du XVIIe siècle. », *Revue d'histoire maritime*, 2018, n°25, p. 69-88.

TEMPERE Delphine, *Vivre et mourir sur les navires du Siècle d'or*, Paris, France, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2009.

THOMASSET Claude, « Conseils médicaux pour le voyage en mer au Moyen Âge » dans Christian Buchet et Pierre Chaunu (eds.), *L'homme, la santé et la mer*, Paris, Honoré Champion, 1997.

TOLSTOÏ Lev Nikolaevič, *La guerre et la paix*, traduit par Élisabeth Guertik, Paris, Librairie générale française (coll. « Les classiques de poche »), 2010, 954 p.

TRUEBA Eduardo, « Tonelaje mínimo y arqueo de buques en Sevilla, siglo XVI », *Revista de Historia Naval*, 1988, n° 20, p. 33-61.

UNGER Richard W, « Introduction » dans Robert Gardiner (ed.), *Cogs, Caravels and Galleons. The Sailing Ship 1000-1650*, Londres, Conway Maritime Press, 1994.

UNGER Richard W, « Design and Construction of European Warships in the Seventeenth and Eighteenth Centuries » dans Jean Meyer, José Merino et Martine Acerra (eds.), *Les marines de guerres européennes : XVII-XVIIIe siècles*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1985, p. 21-34.

VERES Laszlo et WOODMAN, RICHARD, *The Story of Sail*, Londres, Chatham Publishing, 1999.

VERGE-FRANCESCHI Michel, « L'amirauté de France dans la deuxième moitié du XVIe siècle : un enjeu entre catholiques et protestants » dans Martine Acerra (ed.), *Coligny, les protestants et la mer*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 1997, p. 35-43.

VO-HA Paul, *Rendre les armes : le sort des vaincus, XVIe-XVIIe siècles*, Ceyzérieu, Champ Vallon, 2017.

VRIES Kelly De, « The Effectiveness of Fifteenth-Century Shipboard Artillery », *The Mariner's Mirror*, 1998, vol. 84, n° 4, p. 389-399.

W. SALISBURY et R. C. ANDERSON (eds.), *A treatise on shipbuilding and A treatise in rigging written about 1620-1625*, Londres, The Society for Nautical Research, 1958.

WALTON Steven Ashton, *The Art of Gunnery in Renaissance England*, Thèse, IHPST, Toronto, 1999.

WATERS David Watkin, *The Art of navigation in England in Elizabethan and early Stuart times*, New Haven, Yale University press, 1958.

« Par le fer et par le feu ». Pratiques de l'abordage et du combat rapproché dans l'Atlantique du début de l'époque moderne (début XVI^e siècle – 1653)

Résumé

Cette thèse étudie les logiques et les moyens du combat en mer dans l'Atlantique du début de l'époque moderne. Les XVI^e et XVII^e siècles voient la diffusion puis le perfectionnement de l'artillerie embarquée sur les navires des grandes puissances atlantiques (France, Angleterre, Espagne, Portugal, Provinces-Unies), ce qui provoque de larges recompositions dans les pratiques de la guerre sur mer. Le combat naval passe ainsi d'un corps-à-corps nécessaire, en l'absence d'armes à distance efficaces, à un éventail d'options et d'hybridations entre des tactiques anciennes comme l'abordage et l'usage de l'artillerie, jusqu'à l'apparition d'un nouveau paradigme hégémonique du combat en mer avec la ligne de bataille au milieu du XVII^e siècle. Si cette évolution a été évoquée dans le cadre général du débat sur la « Révolution militaire », le combat en mer a jusqu'à présent été relativement ignoré au profit d'analyses sur le temps très long, sans détailler les ambiguïtés et les subtilités de cette période de transition — ce que cette thèse se propose de faire.

Ce travail applique en outre au combat en mer le renouvellement méthodologique à l'œuvre depuis quarante ans dans l'histoire de la guerre : au lieu de se concentrer sur des questions générales de tactiques et de formations, ou de tenter de distribuer l'éloge ou le blâme sur des figures d'amiraux célèbres, il s'agit au contraire de se rapprocher le plus possible du combattant. En particulier, cette thèse se penche sur l'expérience individuelle du combat, les logiques et les gestes qui permettent la survie sur le champ de bataille, et l'horizon sensoriel qui enveloppe les acteurs de la guerre sur mer.

Mots-clés : histoire navale ; abordage ; guerre ; artillerie ; anthropologie du combat ; histoire maritime ; histoire moderne

“With fire and with iron”. Boarding parties and close combat in the Early Modern Atlantic (Early 16th century – 1653)

Summary

This dissertation studies the tools and the logics of naval warfare in the Early Modern Atlantic. The wide spreading and improvement of shipboard artillery in the 16th and 17th centuries, applied to the main Atlantic countries (France, England, Spain, Portugal, Dutch Republic) trigger deep transformations in Atlantic naval warfare. The main paradigm of battle thereby evolves from traditional tactics such as boarding and hand-to-hand fighting, towards a widespread use of artillery, until a new paradigm emerges in the mid-17th century in the shape of the line of battle. This general evolution has been tackled most notably within the “Military Revolution” debate, but naval warfare has been a side subject in those discussions and was for the most part included in very wide-ranging analysis. Those don't really do justice to the uncertainties and the subtleties of this transition period, as this dissertation intends to do.

Furthermore, this work applies to naval battle the evolutions in the history of warfare in the last 40 years by focusing less on tactics and formations, on blaming or lauding great admirals of the past, and more on the individual experience of fighting. In particular, this dissertation focuses on men within the battle, the logics and the gestures that allow for survival, and the sensory environment surrounding the protagonists of naval combat.

Keywords : naval history ; boarding parties ; Early Modern warfare ; War studies ; Anthropology of Combat

UNIVERSITÉ SORBONNE UNIVERSITÉ

ÉCOLE DOCTORALE :

ED 2 – Histoire moderne et contemporaine

Maison de la Recherche, 28 rue Serpente, 75006 Paris, FRANCE

DISCIPLINE : Histoire