



D'une manière générale notre objectif est d'apporter notre contribution à l'étude des flottes armées au cours de la guerre franco-anglaise de 1512-1513. Cette étude concerne le financement, la construction, la constitution, l'organisation, le support logistique et l'utilisation des escadres.

La flotte combinée qui se trouve à Brest au mois d'août 1512 illustre la capacité du roi de France à rassembler des escadres importantes lorsque le besoin s'en fait sentir. La réunion de navires bretons, normands et de navires affrétés, est particulièrement intéressante à une époque, où le traité du Verger ayant été signé (20 août 1482), la Bretagne s'achemine vers son rattachement à la France et que les séquelles des guerres entre le royaume de France et le duché de Bretagne sont à peine éteintes. Le dynamisme des armements normands et bretons, qui harcèlent les flottes espagnoles et portugaises dans l'Atlantique, et lancent les premiers voyages de découverte malgré le monopole ibérique, n'est sans doute pas étranger à la capacité du roi à réunir une flotte aussi importante, même si les finances royales peinent toujours à réunir les fonds nécessaires.

Les mêmes thèmes pourront être développés du côté anglais en étudiant la marine de Henri VIII, comparant en particulier le système français de levée des armées navales au système anglais fondé sur la contribution des «Cinque Ports» du sud-est de l'Angleterre, en étudiant également l'historique du Regent.

La guerre franco-anglaise de 1512-1513 se déroule dans le cadre de la Sainte-Ligue qui en 1511, sous l'égide du pape Jules II, rassemble les principales puissances européennes face à la France. Cette dernière de son côté est l'alliée de l'Ecosse et les deux marines tentent de se porter un soutien mutuel. C'est dans ce contexte historique qu'il convient de replacer le combat du 10 août 1512.

Par ailleurs, l'histoire de la *Cordelière* est marquée par son passage en Méditerranée, de 1501 à 1504, et sa participation à la campagne de Mytilène. Cette opération, qui vient après l'armement de la flotte de Charles VIII en Méditerranée, en 1494, et qui précède le passage des galères de Prégent de Bidoux en Manche, de 1512 à 1514, nous permet d'étudier la manière dont s'opérait le passage des escadres d'une façade maritime à une autre : une des contraintes majeures qui pèsera sur la Marine française tout au long de son histoire.

L'histoire de Hervé de Portzmoguer, quant-à-elle, éclaire les activités des chefs de mer, à une époque où commerce, service du roi et piraterie faisaient bon ménage et où l'insécurité des routes maritimes imposait l'utilisation de flottes destinées à la protection des navires de commerce. La rudesse des coups portés à la navigation anglaise par Hervé de Portzmoguer depuis son port d'attache de Morlaix explique, sans aucun doute, l'esprit de revanche qui anime les anglais à son égard pendant la guerre de 1512-1513.

Enfin, de nombreux parents d'Hervé de Portzmoguer sont supposés avoir péri dans le combat. Vérité historique ou récit amplifié par le bouche à oreille, voici un champ d'investigation qui devrait aussi permettre d'étudier la manière dont la légende de la *Cordelière* et de Portzmoguer s'est construite pour devenir l'un des fleurons du patrimoine culturel breton. Phénomène que souligne W. Laird Clowes (Clowes, 1897, p.453) : «*The fight of the Cordelière, like that of the Vengeur in 1794, and of our own Revenge in 1591, has thanks to patriotism, poetry, and vulgar tradition, been clouded over with the hazy mist of myth, and has become a naval legend*».