

L'empire des mers

Cyrille P. COUTANSAIS

L'empire des mers

Atlas historique de la France maritime

L'auteur s'exprime à titre personnel et n'engage en aucune manière
l'État-Major de la Marine et le Ministère de la Défense

Maquette intérieure : Céline Ribet
Iconographie : Marie Bellosta

© CNRS EDITIONS, Paris, 2015
ISBN : 978-2-271-08296-1

CNRS ÉDITIONS

MUSÉE NATIONAL DE LA MARINE

SOMMAIRE

Préface, par le vice-amiral Frédéric Jubelin	7
Avant-propos	11

La course à la mer (1180-1490)

L'emprise Plantagenêt	21
Louis XI, un carrefour maritime	39

Rêveries d'outre-mer (1490-1598)

Rouen, l'entreprise atlantique	71
Des treize colonies à la française?	87
Réduire la voilure	93

Le siècle d'or (1598-1672)

Henri IV, l'amoureux des mers	113
Richelieu, une ambition cardinale	123
Les paradoxes de Colbert	139

Le beau XVIII^e ?

Louis XIV, le soleil aveuglé	171
Louis XV, l'empire ignoré	183
Jeux de dupes (1763-1814)	205
Restauration, la nostalgie n'est plus ce qu'elle était	225

Intermezzo (1830-1870)

Les Orléans, les prémices	237
Napoléon III, le visionnaire	249

Le repli sur soi du deuxième empire colonial (1870-1962)

Une ambition maritime provincialisée	279
Économie maritime, une vision rentière	287

L'ambition du grand large

La renaissance de la Royale	309
L'économie maritime, telle le phénix	313
Conclusion	329
Remerciements	333



► Partie de l'Atlas catalan, réalisé vers 1375, attribué à Abraham Cresques, cartographe juif majorquin. Composé de six parchemins, cet atlas, premier à représenter une rose des vents, a été offert par le roi d'Aragon au roi Charles V de France. BNF.

PRÉFACE

« Si vous voulez construire un bateau, il est inutile de réunir des hommes, de leur donner des ordres et de répartir les tâches. Donnez-leur simplement l'envie de partir à la découverte des mers lointaines. », Anonyme.

Le plus souvent, dans les bons ouvrages, le titre dit l'essentiel.

« L'empire des mers. Atlas historique de la France maritime » ne déroge pas à l'adage. Le lecteur sera comblé par ce voyage, dans le temps et dans l'espace, au commencement de ce qui aurait pu – et dû – devenir pour notre pays l'aventure de la modernité, de la découverte, du commerce, et des échanges avec les connaissances et les expériences des autres peuples, qui sont – s'il était encore besoin de le rappeler – par voie de mer pratiquement tous nos voisins ...

Qu'a-t-il ainsi manqué à ces équipées pour lesquelles l'attrait du profit et la nécessité du commerce ne le cédaient en rien à l'art de la navigation et, souvent aussi, à la science du combat naval? L'auteur pointe, avec raison, une relative inappétence pour les choses de la mer de nos gouvernants passés, sans doute troublés par un historique « tropisme continental », voire par une méconnaissance ou, pire, une incompréhension des mécanismes économiques d'alors.

Il souligne surtout que, dans ce domaine des activités humaines, la question est tout autant celle du temps, indispensable pour former des équipages qualifiés, que celle de la volonté – budgétaire, d'abord – nécessaire pour construire une flotte capable de tenir longtemps en haute mer.

Lorsque l'on décide de s'aventurer en mer, que ce soit pour subsister, pour commercer, pour appuyer une politique, pour développer une stratégie, ou tout simplement pour l'appel du grand large, seules la continuité et la constance comptent. Il n'est que de voir aujourd'hui les investissements considérables réalisés dans ce domaine par un certain nombre de grandes puissances, déjà maritimes, qui l'ont été, ou qui veulent le devenir. Assurément leurs gouvernants ont dû méditer les propos de François d'Orléans, prince de Joinville: « En Marine, rien ne s'improvise, pas plus les bâtiments que les hommes. Pour avoir une Marine, il faut la vouloir beaucoup, et surtout la vouloir longtemps » ...

Puissions-nous, à notre tour, en parcourant ce bel ouvrage, tout autant appel au grand large que témoin de la détermination des entrepreneurs qui se sont risqués en mer et des princes qui les ont soutenus, nous souvenir de l'exploit scientifique et technique de l'un de nos premiers grands marins, Pythéas le Massaliote, qui entre 330 et 320 av. J.-C., partit du Lacydon pour découvrir, par la mer, des contrées inconnues... il fut, à cet égard, l'un des premiers fondateurs de l'identité maritime de la France.

Vice-amiral Frédéric Jubelin



AVANT-PROPOS

« Dieu a donné à la France l'empire des mers ». Cette formule du *Testament politique* reflète certes l'ambition du cardinal de Richelieu pour notre nation mais semble surtout frappée au coin du bon sens. Disposant de trois façades maritimes, moyen de se connecter aux grands courants d'échanges levantins, nordiques ou atlantiques, notre pays compte en outre une multitude de « peuples maritimes », des Bretons aux Normands en passant par les Basques ou les Provençaux, qui auraient dû, en effet, lui « donner » l'empire des mers. Si nous sommes passés à côté du destin que nos atouts nous promettaient, il faut en chercher la raison non dans un prétendu atavisme terrestre ou le choix d'une capitale non-portuaire – Rome ou Madrid ne l'étaient pas plus –, ni même dans des causes conjoncturelles comme les guerres de religion, mais bien dans le facteur humain, chez nos souverains.

► Dessin représentant toutes les phases de la construction d'un vaisseau.
Album dit de Colbert, anonyme, XVII^e siècle. Musée national de la Marine/P. Dantec.

Le parallèle avec l'Angleterre est de ce point de vue éclairant. L'impératrice des mers, que l'on se plaît paresseusement à décrire comme intrinsèquement maritime, nous est en effet beaucoup plus proche qu'on ne le croit. La France serait guidée par un tropisme continental ? Mais que faudrait-il dire de Londres qui, de la guerre de Cent Ans à la sauvegarde du Hanovre, s'est retrouvée beaucoup plus souvent portée par une ambition continentale plutôt que maritime. Idem pour les guerres civiles, de religion qui ont longtemps bridé notre essor maritime : la guerre des Deux Roses ou les affrontements entre Jacobites et Orangistes n'ont rien à envier aux querelles entre Huguenots et Sainte Ligue. Si l'Angleterre et la France sont arrivées après l'Espagne, le Portugal ou les Provinces-Unies dans l'aventure coloniale, c'est précisément du fait de ces querelles internes.

La France aurait-elle souffert de n'être pas le centre économique de l'Europe ? C'est oublier un peu vite qu'il n'y eut pas *un* centre économique mais *des* centres économiques : Venise, Gênes, Amsterdam, Londres se succédant. On ne naît pas centre économique, on le devient et à cet aune, la France avait autant d'atouts que d'autres pays. Son vivier de marins serait-il trop chétif, trop étroit, inapte à développer une Marine conséquente ? Le prisme national, anachronique, nous joue ici des tours : la libre circulation des travailleurs dans l'espace européen, vers laquelle nous nous efforçons de tendre de nos jours, a été la règle des siècles durant. Marins français, anglais, espagnols, portugais ou encore hollandais allaient s'embaucher là où le travail existait. Un exemple ? Les armements de

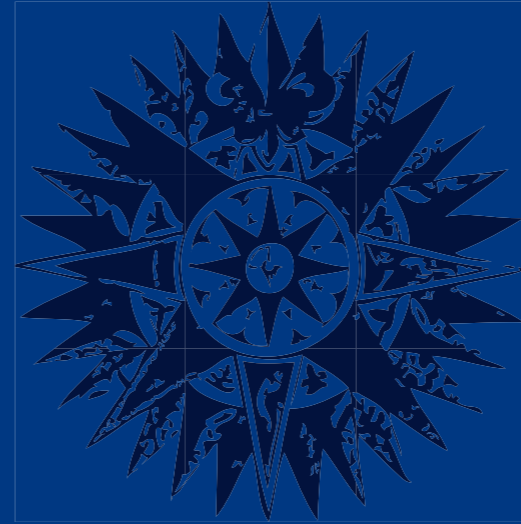
Colbert ont rapatrié sur nos vaisseaux 30 000 marins français de Hollande aux dires de l'ambassadeur de France à La Haye. Chiffre sans doute exagéré mais significatif d'un mouvement qui aurait pu, qui aurait dû se poursuivre si le volontarisme maritime avait perduré.

Car nous touchons là au cœur de la question : ce qui va faire la différence entre la France et l'Angleterre est la continuité dans l'investissement maritime. Singulièrement dans un secteur requérant dès l'origine une technique et un savoir-faire qui ne peuvent s'improviser : l'affrontement terrestre s'accommode du néophyte, comme le prouvent avec éclat les soldats de l'an II, non le naval. La continuité donc, mais aussi les moyens, c'est-à-dire le crédit. La Banque d'Angleterre offre un argent facile, une capacité d'endettement et une circulation monétaire à la base de la réussite d'un négoce maritime qui demande des investissements conséquents. La France souffre ici de la comparaison en raison de son système fiscal archaïque et pervers. L'exemption d'impôts dont bénéficie la noblesse conduit la bourgeoisie industrielle à investir ses gains dans les fameux offices et charges qui permettent en quelques générations de s'anoblir. Ce qui ne veut pas dire vivre de ses rentes. On trouve dans le secteur maritime, via des prête-noms, de considérables investissements d'origine aristocratique aussi bien pour le commerce au loin que pour la course, à l'image d'un Mazarin, consacrant ses deniers, en pleine fronde, à la *Lune* et à l'*Anna*. La maximisation des profits ne pouvait, en effet, laisser indifférent, en mer comme

dans le secteur financier : le duc de Bourbon, fils du grand Condé est un des plus gros investisseurs du système Law, qui va permettre l'apurement des dettes privées et publiques héritées des guerres du roi-Soleil via l'émission de papier monnaie. Cette révolution du crédit est à la base de l'expansion du négoce maritime français au XVIII^e siècle. Et cette expérience n'a duré que trois ans (1717-1720) ! On se prend à rêver à ce qu'aurait pu donner le maintien du système : pour le coup, le sceptre des mers était loin d'être joué entre Londres et Paris.

Il y a quelques moments dans notre histoire où le destin a ainsi hésité. Le premier intervient à la mort de Louis XI lorsque la France, enfin maîtresse de son rivage, peut, à l'instar de l'Espagne et du Portugal se tourner vers les océans avec de solides atouts, ses marins normands, bretons ou basques s'aventurant déjà aux confins de l'Atlantique. Mais Charles VIII, l'esprit embrumé par la mystique de la croisade, fait un choix du passé, celui des guerres d'Italie. Plus décisif encore, la guerre de Hollande : la France est alors l'arbitre du continent européen, dotée d'une Marine puissante, l'expansion outre-mer lui tend les bras. Louis XIV possède en la personne de Jean de Witt un allié en Hollande et n'a donc aucune raison de se lancer dans un conflit, si ce n'est la quête de gloire, tentation à laquelle il succombe. Cet affrontement constitue un véritable carrefour dans le destin des deux rivales de la Manche, alliées au début du conflit : l'Angleterre, ses buts atteints – l'abaissement de la puissance navale hollandaise –, se retire des hostilités quand

la France s'acharne jusqu'à dresser l'Europe entière contre elle. L'autre moment charnière du destin maritime français, 1870, ne s'inscrit pas dans le même cadre : il ne s'agit plus de disputer la première place à l'empire britannique – même si Napoléon III en rêvait – mais d'être un brillant second. Reste que la poursuite des ambitions maritimes du Second Empire aurait évité de se retrouver déclassé derrière les États-Unis, le Japon ou encore l'Allemagne. On choisit à l'inverse le repli sur soi, les colonies devenant l'unique horizon du secteur maritime. Le réveil, avec les indépendances, est particulièrement difficile même si le volontarisme gaullien permet encore un temps au secteur de surnager. Les deux chocs pétroliers puis la globalisation sont ensuite extrêmement douloureux mais la France est aujourd'hui dotée d'un secteur revitalisé, porté par des ambitions en phase avec la place de plus en plus grande que prennent les océans : elle se retrouve à un nouveau carrefour de son destin maritime.



LA COURSE À LA MER (1180-1490)



► Bataille de l'Ecluse. Edouard III anéantit la flotte de Philippe VI en 1340. Extrait des *Chroniques de Jean Froissart*, xv^e siècle. BNF.

La course à la mer est la grande affaire française jusqu'à la fin du xv^e siècle. À vrai dire, nos souverains sont plus portés par le désir de s'affranchir des grands féodaux qui enserrant un domaine royal réduit à l'Ile-de-France que par un réel tropisme maritime. Quelques exceptions cependant, au premier rang desquelles le nouveau maître de la Normandie et du Poitou : Philippe Auguste. Loin de voir ces rivages comme une frontière, il les considère très tôt comme un passage et un moyen pour réaliser ses ambitions. Les déconvenues seront brutales : appuyé sur une Marine trop jeune, il doit renoncer à conquérir l'Angleterre. Philippe le Bel sera plus heureux mais il s'en est donné les moyens en créant le Clos des Galées, premier arsenal de nos rois. Dotée des dernières avancées génoises, cette infrastructure explique pour beaucoup les victoires des navires de ce « roi de fer », qui aurait pu tout aussi bien se faire surnommer « roi des mers », du moins de la Manche et de celle du Nord. Cette maîtrise des mers est loin d'être dénuée d'importance, comme le découvriront à leurs dépens leurs successeurs : Philippe VI la perd à la bataille de l'Ecluse et assiste, impuissant, aux débarquements de son rival Edouard III. La première phase de la guerre de Cent Ans s'est jouée là, tout comme son premier tournant prend naissance à La Rochelle avec la victoire de la flotte de Charles V sur celle du Plantagenêt.

Coupées de leurs liaisons avec l'Angleterre, les garnisons continentales succombent les unes après les autres sous les coups de Du Guesclin.

Vient Jacques Cœur, qui, au début du xv^e siècle, est le premier homme d'État de notre pays à penser l'économie sur un mode maritime. Sauf qu'il se trompe de façade : hypnotisé par les mirages du Levant et de ses épices, il délaisse l'Atlantique, alors que la plupart des cités du littoral y étaient prometteuses. Hormis La Rochelle ou Bordeaux, qui n'ont jamais eu de difficultés à trouver de nouveaux acquéreurs pour leurs vins et leur sel, les autres ports ont su reconfigurer leurs lignes commerciales.

À la fin du xv^e siècle, Rouen, l'antique cité des ducs de Normandie se lance aussi sur les traces des Portugais, jusqu'aux Canaries. Ce dynamisme nouveau est issu de la fin de la guerre de Cent Ans mais aussi de l'impulsion donnée par Louis XI qui, non content de parachever la course à la mer en mettant la main sur la Provence, dote son royaume de produits d'exportation et de capitaux. Car reprenant le fil de la politique de Jacques Cœur, il lance des avancées décisives en matière de fabriques d'armement, de draps ou de soie fournissant ainsi les produits transformés qui manquaient jusqu'alors à l'export. Plus encore, en luttant contre les foires de Genève, il parvient à agréger les financiers italiens autour de celles de Lyon. Tant et si bien que les capitaux transalpins finissent par s'investir dans le commerce au long cours de Rouen, offrant ainsi la possibilité d'un outre-mer.

L'EMPRISE PLANTAGENËT

Les premiers Capétiens jouissent d'un domaine royal réduit à l'Ile-de-France, ancrés dans les terres. La mer est dans la main de leurs grands féodaux. Devenus maîtres des côtes, ils s'y intéressent en dilettante, à l'exception notable de Philippe le Bel. La guerre de Cent Ans leur rappelle la nécessité de maîtriser cet espace.

Si Hugues Capet monte sur le trône en 987, il faut attendre plus d'un siècle pour que le domaine royal atteigne la mer, autant dire une éternité. Les premiers Capétiens mènent des combats obscurs, limités le plus souvent à l'Île-de-France, loin, très loin de visées océaniques. Le premier à atteindre la côte est Louis VII par la grâce de son mariage avec Aliénor, héritière de l'Aquitaine qui s'étend alors au Poitou et au Limousin. C'est aussi notre premier souverain naviguant : prenant la mer pour la deuxième croisade destinée à reprendre Edesse, il y trouve la fin de son union maritale et du même coup la perte de tout accès à la mer. Pire encore, en épousant Henri II Plantagenêt, son ex-femme donne naissance à une entité politique occupant une large surface du royaume. Les Capétiens semblent condamnés à la médiocrité, n'était un souverain d'exception : Philippe Auguste.

► Mariage de Louis VII avec Aliénor en 1137, et départ pour la deuxième croisade (1147).
Miniature du ^{xiv}e siècle.



Philippe Auguste et Louis VIII : la France devient maritime (1180-1226)

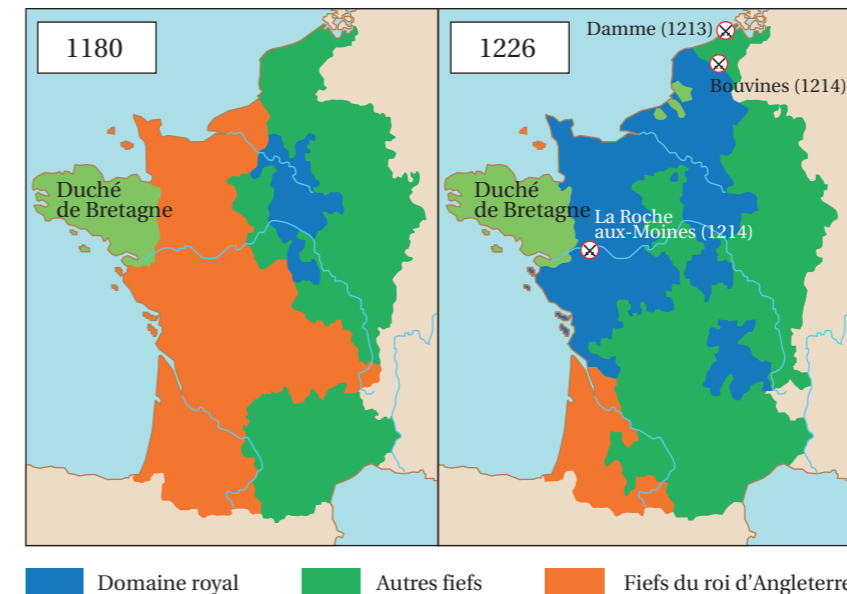
La grande affaire de Philippe Auguste, son obsession, est d'affaiblir les Plantagenêts, maison angevine qui, non contente de régner sur l'Angleterre, tient en fief le tiers du royaume (Normandie, Anjou, Maine, Poitou, Aquitaine), si bien que la quasi-totalité des façades maritimes est en sa possession. Notre souverain ne dédaigne pas les accroissements périphériques, à l'image du Boulonnais et de l'Artois sur lesquels il met la main en 1192, mais il en revient toujours à son objectif principal : rogner les griffes de l'Angleterre. Pour ce faire, tous les moyens sont bons. Passé maître dans l'art du diviser pour mieux régner, il brouille à plaisir les frères (Richard, tout à sa quête de gloire en Terre Sainte, et Jean sans Terre, son régent) comme il avait su semer la discorde entre leur père, Henri II, et ses enfants. Et lorsque Richard menace de revenir, il profite de sa capture par le duc d'Autriche, pour rétribuer généreusement son geôlier afin qu'il conserve son illustre prisonnier entre quatre murs. Mais le vent tourne : l'or, les ruses ou la stratégie semblent inopérants face à un Richard enfin libéré et désireux de se venger. C'est alors le destin qui vient au secours des Lys : un archer d'une petite place obscure met fin à la vie de Richard, plus paladin que souverain. Ne reste plus que Jean. Mais l'adversaire n'est pas de taille : la Normandie tombe aux mains de Philippe Auguste en 1204, puis le Maine, l'Anjou, le Poitou, la Touraine, l'Aunis et enfin la Saintonge. La France devient maritime.

Ces avancées sont consacrées par le « dimanche de Bouvines » (27 juillet 1214). Couronnement de l'œuvre de Philippe Auguste, cette journée opère la transmutation définitive d'un domaine réduit à l'Ile-de-France en un véritable royaume. Cette victoire, et celle de la Roche-aux-Moines, le 2 juillet 1214, du prince héritier Louis, futur Louis VIII, sur le roi d'Angleterre Jean sans Terre, marque le triomphe des Capétiens sur terre, à défaut des mers. Ce n'est pourtant pas faute d'investissements.

Philippe Auguste cherche tout au long de son règne les moyens d'y figurer en bonne place. Dès 1193, il épouse ainsi Ingeburge, sœur de Knut VI de Danemark, dans le but



Philippe Auguste et sa flotte.
Extrait des *Chroniques de France*
ou de *St-Denis*, XIV^e siècle.



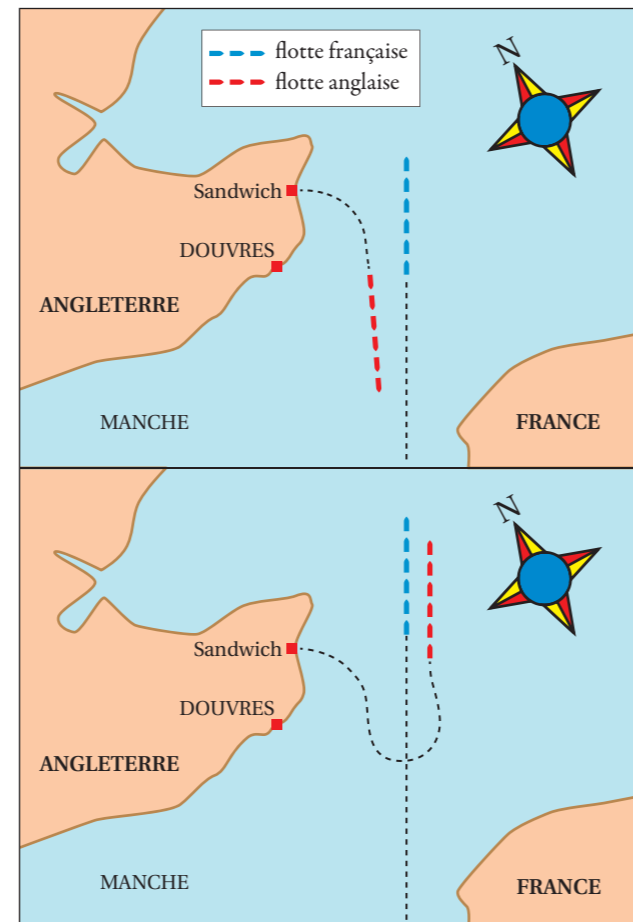
Les conquêtes de
Phillipe Auguste (1180-1226).

envoyée par Jean sans Terre le 30 mai 1213. Devant l'ampleur des pertes, Philippe Auguste ordonne d'incendier les navires rescapés le lendemain : « les Français connaissent mal les voies de la mer », dira-t-il alors.

C'est encore ce qui fera défaut quand les barons de Jean sans Terre, en froid avec leur souverain, offrent sa couronne au prince Louis. Philippe Auguste, derrière une opposition officielle, soutient ardemment une opération qui permettrait de mettre fin

de se doter d'une flotte. Vingt ans plus tard, en 1213, il décide l'invasion de l'Angleterre pour châtier, au nom du Pape, un Jean sans Terre alors excommunié. Se soumettant finalement aux souhaits de l'Eglise, le roi d'Angleterre se voit épargné par Philippe Auguste, qui se retourne alors contre le comte de Flandres, allié des Anglais. Mais ralliant le port de Damme, ses navires ne peuvent s'y abriter entièrement et l'armada est surprise par la flotte de secours

définitivement aux querelles franco-anglaises. Le futur Louis VIII quitte Calais le 21 mai 1216, gagne le Kent, d'où il vole de victoire en victoire. Fin juillet, il contrôle tout l'est de l'Angleterre, prend Londres et noue des alliances prometteuses avec les princes irlandais et le roi d'Écosse. En vain, car Jean sans Terre meurt le 19 octobre, provoquant un changement d'allégeance de ses barons. Ils préfèrent dès lors l'héritier de neuf ans, Henri III, plus malléable que le Capétien. Le vent commence alors à tourner pour le prince Louis. Subissant une lourde défaite à Lincoln (20 mai 1217), il attend de la mer le salut avec l'arrivée d'une flotte de secours. Malheureusement, celle-ci est envoyée par le fond aux Cinq-îles le 24 août 1217, aux termes d'un combat illustrant tragiquement la phrase de Philippe Auguste. Faisant route vers le Nord, l'armada française n'a pas compris le jeu de son homologue anglaise qui, donnant toutes les apparences de la fuite, s'extirpe de Sandwich en direction du Sud. Il ne s'agissait en fait



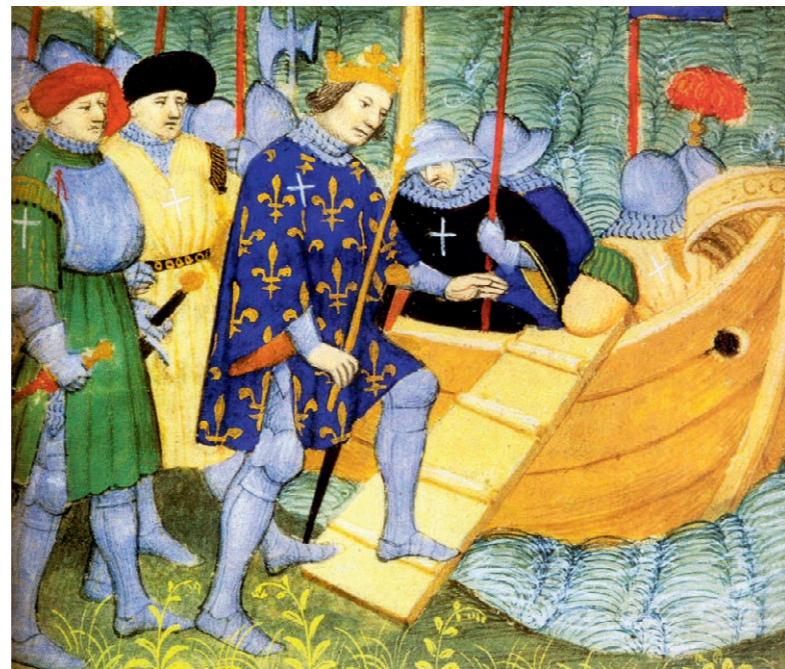
► Bataille des Cinq-îles en 1217.

que de remonter le vent... pour mieux virer de bord afin d'aborder ou d'éperonner la quasi-totalité du convoi. Reste que le roué Capétien réussit à tirer le meilleur parti de cet échec: le traité de Lambeth signe certes l'abandon des prétentions de Louis mais contre une forte somme d'argent.

Comme l'espérait secrètement Philippe Auguste, le trésor anglais est dans l'incapacité de verser le moindre écu à son successeur. Louis VIII, irrité, profite de la jeunesse et de la minorité d'Henri III pour mettre la main dès 1224 sur le Périgord, l'Angoumois et la plus grande partie du Bordelais (seuls Bordeaux et la Gascogne demeurent anglaises). Il trouve le temps de préparer l'annexion du Languedoc avant de s'éteindre en 1226, après seulement trois ans de règne.

La suite n'est pas aussi heureuse, les successeurs s'adonnant aux chimères. Saint-Louis, tout à sa quête de paix universelle, et malgré sa victoire de Taillebourg, rétrocède à Henri III, en 1259, le Périgord, le Limousin, le Quercy, une partie de l'Agenais et de la Saintonge, dans l'espoir de solder le contentieux avec les Plantagenêts, mais il ne fait que le relancer. Son sens de la famille le pousse, en outre, à avaliser la désastreuse politique des apanages de sa mère: l'Anjou et la Provence, à peine revenues dans le giron royal, donnent naissance, avec son frère Charles d'Anjou, à une dynastie nouvelle qui ne suit que ses propres intérêts. Guidé enfin par l'esprit de la croisade, il fonde Aigues-Mortes mais le site, mal choisi, s'ensable et loin de devenir l'arsenal au service d'une Marine royale,

sert de port d'accueil aux navires loués aux Génois ou aux Marseillais. Son successeur, Philippe III, se laisse entraîner dans les querelles de son oncle Charles d'Anjou avec l'Aragon pour la maîtrise du royaume de Naples. Soutenu par le pape Martin V, qui lui donne la couronne d'Aragon, il se lance dans une opération de conquête au-delà des Pyrénées qui, bien qu'auréolée du titre de croisade, se termine en désastre. Afin d'assurer ses arrières, il avait auparavant cédé à Edouard I^{er}, en 1279, le reste de l'Agenais et le Ponthieu, offrant ainsi au roi d'Angleterre, avec les embouchures de la Somme, de l'Authie et de la Conche, une base de débarquement idéale. Seule note positive : les fiançailles de son fils avec l'héritière de la Navarre, de la Champagne et de la Brie réunissent ces fiefs au domaine royal. Ce fils, futur Philippe le Bel, saura se montrer digne de l'héritage de son auguste aïeul en devenant le premier souverain maritime.



► Saint-Louis, embarquant pour la septième croisade, à Aigues-Mortes.

Philippe le Bel: roi de fer ou roi des mers? (1285-1314)

De Philippe IV, dit le Bel, nous avons l'image forgée par la saga des Rois maudits. Le « roi de fer » fait ainsi oublier le roi des mers qu'il s'est efforcé de devenir, apte à penser d'un même élan le terrestre et le maritime, à concevoir le premier arsenal de notre pays, auréolé enfin de notre première victoire significative sur mer. L'origine de son intérêt précoce pour la chose navale est sans doute à chercher dans la croisade menée contre l'Aragon, expédition au cours de laquelle il a suppléé son père mourant.

À une époque où les liaisons terrestres étaient médiocres, Philippe III s'était inscrit classiquement dans la stratégie de son temps pour conquérir l'Aragon : l'armée était ravitaillée par une flotte qui la suivait le long du rivage. Assiégeant Gérone, verrou de Barcelone, le roi de France se reposait sur le port de Rosas à partir duquel ses vaisseaux effectuaient des rotations périodiques à Narbonne et Aigues-Mortes pour s'approvisionner. Or, jouant le tout pour le tout, Pierre III d'Aragon décide soudainement de rapatrier de Sicile l'ensemble de ses moyens navals : son amiral, Roger de Lauria, jouant d'audace, attaque de nuit et détruit l'essentiel de la flotte française aux îles Formigues le 4 septembre 1285. Vite gagné par la faim et les maladies, l'ost est contraint de lever le siège et d'entamer une retraite qui prend rapidement des allures de déroute. Les restes de la flotte sont envoyés par le fond en quittant Rosas, et Philippe III est battu au col de Panissars.

Malade, le souverain laisse le commandement à son successeur et s'éteint à Perpignan le 5 octobre 1285. Victoire de la mer sur la terre, cette croisade laisse une empreinte si profonde sur le jeune Philippe le Bel qu'il appréhendera tous les conflits de son règne sur un mode terrestre et maritime. Concevoir une stratégie navale est une chose, s'en donner les moyens une autre. En lançant dès 1292 l'aménagement du Clos des Galées, il bâtit les fondations de sa politique. Situé sur la rive gauche de la Seine, en aval d'un pont reliant l'île Lacroix à Rouen, ce tout premier arsenal du royaume, fortement inspiré de celui de Séville, voit le jour grâce à l'assistance technique des Génois qui envoient charpentiers, maîtres de hache et autres calfats. Doté d'un bassin et de cales sèches, il est idéalement situé, à proximité des forêts de Roumare et de Rouvray pour le bois, à faible distance du pays d'Ouche pour le fer, mais surtout implanté dans une région où la filature du chanvre est très présente, moyen de se procurer aisément les cordages. Clos de murs, l'ensemble abrite des entrepôts destinés à conserver les vivres indispensables à toute expédition maritime, des biscuits aux harengs en passant par le lard ou le vin. À la tête d'une puissante escadre nantie d'un amiral expérimenté, Rainier Grimaldi, amiral de Castille embauché à prix d'or, le roi peut reprendre le fil de la politique capétienne et s'attaquer aux possessions des Plantagenêts.

Les relations de plus en plus tendues entre marins français et anglais vont lui fournir le prétexte idoine. En 1292, à Bordeaux, une simple rixe entre gens de mer normands et



► La croisade d'Aragon opposant le roi de France Philippe III au roi d'Aragon Pierre III (fin XIII^e siècle).

bayonnais dégénère ainsi en un véritable affrontement naval qui se solde à l'avantage des seconds. Philippe le Bel somme Edouard I^{er} de venir s'expliquer sur ces agissements et profite de son refus pour confisquer la Guyenne. Le souverain anglais ne reste pas inactif, mobilise ses alliés, au premier rang desquels Gui de Dampierre, comte de Flandre, qui rompt l'allégeance dû au roi de France. C'est seul qu'il affrontera l'ost, puisque les Anglais sont alors occupés par les guerres écossaises. Philippe le Bel prend rapidement possession de l'ensemble de la Flandre et imagine un blocus naval destiné à faire plier son féal d'outre-Manche.

Mais il en cerne rapidement les limites, car si une telle politique affaiblit l'adversaire, elle mécontente aussi ses clients. En l'occurrence, l'industrie drapière du plat pays, étroitement dépendante des livraisons de laines anglaises, se retrouve sans activité et dans l'obligation de mettre à la porte ses ouvriers. Le feu couve et devient révolte : les matines de Bruges du 18 mai 1302, sorte de vêpres siciliennes à la mode flamande, se soldent par le massacre d'environ 1 000 partisans du roi de France. Le soulèvement appelle la répression mais les chevaliers français, menés par Robert d'Artois, sont écrasés le 11 juillet 1302 près de Courtrai.

Méthodique, Philippe le Bel construit sa revanche, qui sera terrestre... et maritime. Les milices communales flamandes sont écrasées à Mons-en-Pévèle le 18 août 1304, quelques jours après la première victoire navale française à Zierikzee. Ce port zélandais, assiégé



► Rainier Grimaldi, amiral de Castille, embauché par Philippe le Bel.

par les forces de Gui de Namur, deuxième fils du comte de Flandre, voit la flotte française venir à son secours dans la journée du 10 août. Le lendemain, Rainier Grimaldi envoie par le fond la flotte flamande grâce à ses galères qui font merveille dans les méandres des bouches de l'Escaut.

Au soir de cette journée, on peut considérer Philippe le Bel comme le roi de la Manche et de la mer du Nord. Des faiblesses demeurent, les galères étant peu appropriées à ces espaces maritimes agités, mais on ne peut qu'être impressionné par l'œuvre accomplie. Une Marine est née, des infrastructures sont sorties de terre et la France a supplanté ses deux principales rivales, l'Angleterre et la Flandre. La paix avec Edouard I^{er} est scellée par le mariage de son fils avec Isabelle de France, fille du roi de fer en 1308. Qui aurait pu alors imaginer que les trois fils de Philippe le Bel s'éteindraient sans descendance ouvrant ainsi la voie à une querelle sans fin entre les prétendants au trône, prélude de la guerre de Cent Ans ?

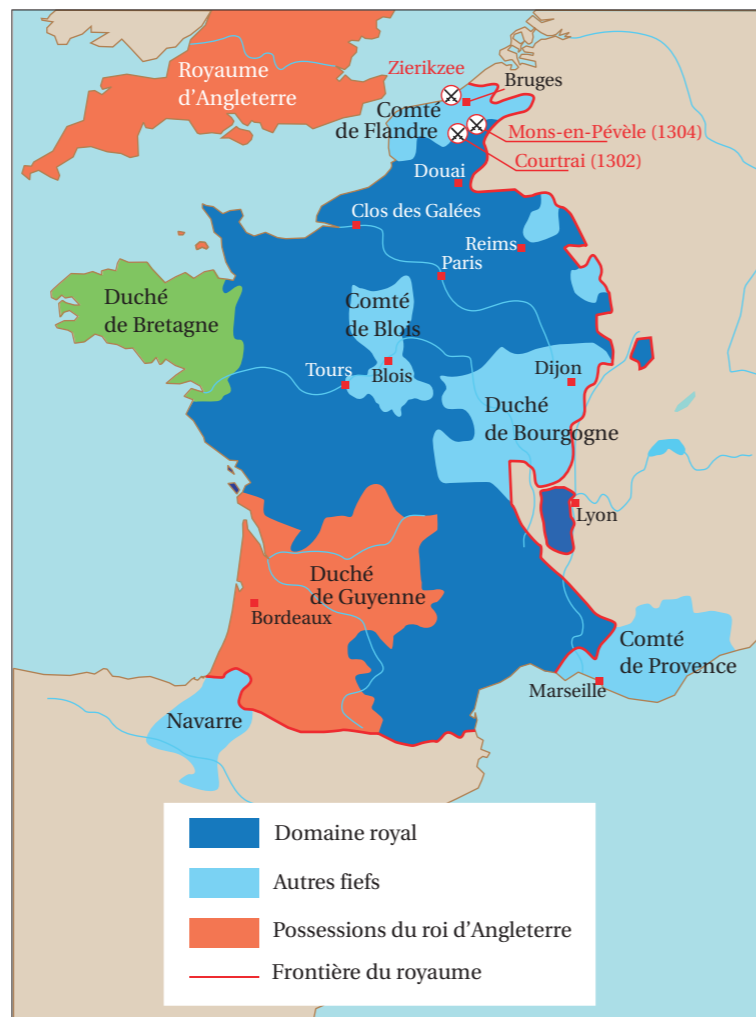
La guerre de Cent Ans

L'impact de la puissance navale est démontré de façon presque clinique par la guerre de Cent Ans : que la France domine la Manche et la mer du Nord et elle est protégée de sa voisine (Philippe le Bel, Charles V), qu'elle la perde et elle est sujette aux invasions (Philippe VI, Jean II, Charles VI). Le conflit doit beaucoup à la Guyenne, territoire qui empoisonne les relations entre les deux royaumes depuis Philippe Auguste. Plusieurs fois

confisqué (sous Louis VIII, Philippe le Bel ou encore Charles IV) et autant de fois restitué, le fief aquitain cristallise les tensions entre les deux dynasties.

À ce terreau déjà épineux s'ajoute un élément nouveau : la prétention à la couronne de France d'Édouard III. Petit-fils de Philippe le Bel, ce Plantagenêt est officiellement écarté de la succession au moyen d'arguties juridiques tendant à exclure les femmes et leurs descendants du trône. La raison officielle en est que personne ne souhaite un souverain étranger. Philippe de Valois, pourtant simple neveu du roi de fer, s'impose naturellement comme son successeur.

Confronté à la nécessité d'affermir son pouvoir, le roi d'Angleterre dévoile son dessein en 1337 dans un message adressé à



► La France à la mort de Philippe le Bel, en 1314.

« Philippe de Valois qui se dit roi de France ». Proclamer son droit est une chose, reste à le faire reconnaître des vassaux, pivot du système féodal. L'un d'entre eux, le comte de Flandre, semble facile à convaincre tant son fief est étroitement dépendant des laines anglaises. Proscrivant toute exportation, Édouard III ruine les industries drapières du plat pays, provoquant ainsi un chômage propice à la révolte. En 1339, le comte est chassé, la Flandre se rallie au Plantagenêt qui prend officiellement le titre de roi de France et d'Angleterre.

Philippe VI doit réagir. Il confisque la Guyenne et dépêche sa flotte à l'Ecluse, avant-port de Bruges, dans l'idée d'empêcher un débarquement anglais. Mais, plutôt que de chercher l'affrontement en haute mer, l'amiral français, Hue Quieret, donne l'ordre de s'embarquer à l'Ecluse pour combattre à l'ancre. Reliant ses navires par des chaînes pour former trois barrages parallèles, il attend, confiant, un Plantagenêt qui peut pourtant, jouer sur les vents et les marées. Privées de mobilité, les trois lignes françaises sont emportées successivement le 24 juin 1340 : 160 navires sur 200 sont envoyés par le fond, la maîtrise des mers est perdue, le sort du Valois est scellé.

Pouvant débarquer sur les côtes françaises à loisir, Édouard III va désormais conduire de « grandes chevauchées », déferlement d'une armée réduite, très mobile, à fins de pillage. Cette stratégie permet au roi d'Angleterre d'autofinancer ses expéditions, ce qui, en des temps où les caisses sont vides, est loin d'être anecdotique. Mais cette offensive constitue



surtout un moyen de pression pour amener Philippe VI à la table des négociations. Ce dernier réagit en réunissant immédiatement l'ost, qui est écrasé à Crécy le 26 août 1346. Le Plantagenêt en profite pour mettre la main sur Calais, tête de pont idéale pour de futurs raids. Si la Grande Peste en 1348 gèle un temps les hostilités, elle ne modifie pas le rapport de force. Dès 1355, le Prince noir, héritier d'Edouard III, mène une nouvelle chevauchée à partir de Bordeaux. Le roi de France d'alors, Jean II, tente de l'arrêter à Poitiers où, non content d'être battu, il est fait prisonnier le 19 septembre 1356. Le traité de Brétigny vient clore trois ans plus tard cette première phase de la guerre de Cent Ans : Edouard III met la main sur l'Aquitaine et consolide ses positions dans le Nord. Le salut pour le royaume des Lys viendra de la mer et d'un souverain qui saura en reconquérir la maîtrise, Charles V. Tissant un réseau d'alliances à l'échelle européenne – la Castille et le Saint-Empire entrent dans son jeu –, le roi de France ouvre à nouveau les hostilités

► La première phase de la guerre de Cent Ans.

en 1368. Conscient de l'infériorité tactique de ses troupes, il refuse l'affrontement direct avec les Anglais et concentre ses efforts sur le grignotage méthodique des possessions d'Edouard III. Les humiliantes défaites du passé sont ainsi évitées mais seule la maîtrise des mers, acquise avec la victoire de la flotte de son allié castillan Henri II de Trastamare à La Rochelle, fait réellement basculer le rapport de force. Le 22 juin 1372, l'escadre d'Ambrosio Bocanegra et du Génois Rainier Grimaldi écrase sous le feu de ses bombardes l'armada du comte de Pembroke.

Dès lors, privées de soutien, de ravitaillement, les places fortes anglaises tombent les unes après les autres tandis que Charles V pousse son avantage en prenant l'offensive en mer. Réactivant le Clos des Galées, il décide, en plus d'une infrastructure matérielle, de doter sa Marine d'une structure administrative afin de la pérenniser. La charge d'amiral de France, recouvrant les fonctions de commandant de la flotte et de maître d'œuvre des constructions navales, voit le jour via l'ordonnance du 7 décembre 1373.

Son premier titulaire, Jean de Vienne, s'investit pleinement dans sa tâche en parvenant à réunir 120 navires dès 1377 pour harceler les côtes anglaises. Des descentes sont menées sur Rye, Lowes, Portsmouth, Dartmouth, Yarmouth et Hastings puis, Fowley, avant de s'attaquer, en 1380, à Jersey, Guernesey, Winchelsea, Gravesend et les entrepôts de la Tamise. À cette date, Charles V s'éteint mais la quasi-totalité du territoire est retombée dans ses mains à l'exception de quelques enclaves, dont Calais. Lorsque Charles VI sombre

dans la folie, que la guerre civile entre Armagnacs et Bourguignons met à bas la politique maritime engagée sous Charles V, le nouveau roi d'Angleterre, Henri V, peut reprendre le fil des grandes chevauchées et, après Azincourt (1415), se lancer dans une conquête méthodique du territoire, le traité de Troyes de 1420 le consacrant héritier de Charles VI. Mort en pleine force de l'âge, il laisse derrière lui un enfant qui ne peut s'opposer à la reconquête menée par Jeanne d'Arc et Charles VII. La bataille de Castillon, en 1453, permet de clore la guerre de Cent Ans et la querelle avec le féal anglais en l'expulsant de toutes ses possessions continentales, hormis Calais. Reste à rebâtir un modèle économique : les provinces littorales, liées commercialement à l'Angleterre, doivent se réinventer. Elles sauront le faire de telle manière que le règne de Louis XI pourra apparaître comme un carrefour dans le destin maritime de notre pays.

LOUIS XI, UN CARREFOUR MARITIME

Héritiers de provinces maritimes intégrées dans le système économique des Plantagenêts, les souverains français doivent leur trouver une nouvelle place dans les échanges. Si La Rochelle ou Bordeaux sauront inventer de nouveaux débouchés pour leur sel et leur vin, Rouen devra reconfigurer l'ensemble de ses lignes maritimes pour se lancer dans l'aventure atlantique. C'est Jacques Cœur qui engage la France sur un triptyque voué à perdurer : le commerce avec le Levant, le rôle central de Lyon, la production nationale plutôt que l'importation. Cette ébauche est rationalisée et démultipliée par Louis XI qui, non content de parachever la course à la mer, laisse à son héritier la possibilité d'un outre-mer.