

# SILLAGES

---

## LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME DE GUY LE MOING

---

N° 7 bis

Numéro spécial - Décembre 2018

---

### SOMMAIRE

Bilan de la guerre sur mer en 1364.....	1
De Philippe le Bel à Jean le Bon : une marine en déclin.....	2
Les réformes de Charles V.....	5
Jean de Vienne, amiral de Charles V.....	10
Jean de Vienne, amiral de Charles VI.....	17

---

---

### BONJOUR

Ceux que le Moyen Âge intéresse trouveront ci-dessous le support d'une conférence que j'ai faite à Paris et à Vincennes en 2017. Elle concernait un chapitre important de l'histoire maritime française : la restauration (sans lendemain) de notre force navale par un grand roi et un grand amiral.

## LE RENOUVEAU DE LA MARINE FRANÇAISE SOUS CHARLES V ET SON AMIRAL JEAN DE VIENNE

Le roi de France Jean II le Bon mourut en captivité en Angleterre en 1364. Son fils aîné – le dauphin Charles – lui succéda sous le nom de Charles V ; il avait exercé la régence du pouvoir pendant l'indisponibilité de son père. Dans une France désorganisée, le nouveau roi fut un bon administrateur, qui réorganisa les institutions et mérita le surnom de « sage ». L'objet de cet exposé concerne la réorganisation de la Marine, pour laquelle il s'appuya sur un amiral talentueux : Jean de Vienne.

### Bilan de la guerre sur mer en 1364

Lorsque Charles V monta sur le trône de France, la guerre franco-anglaise durait depuis plus d'un quart de siècle. Ses débuts avaient été calamiteux pour la France.

La guerre avait mal commencé sur la mer. En juin 1340, le roi d'Angleterre Édouard III avait tenté une première invasion de la France en passant par la Flandre. L'invasion elle-même n'avait pas abouti, mais la flotte anglaise avait écrasé la flotte française qui l'attendait à L'Écluse, près de Bruges. Bilan : 170 navires français détruits ou capturés sur 200 ; plus de 15 000 morts.

Deux ans plus tard, à l'occasion de la guerre de Succession de Bretagne, les troupes anglaises débarquèrent à trois reprises sur le sol breton et menacèrent à nouveau la France. La « trêve de Malestroit » mit un terme à l'invasion.

Nouveau débarquement en 1346 à Saint-Vaast-la-Hougue. Cette fois, Édouard III avait vu grand : 15 à 20 000 hommes prirent pied sur le sol français. Ils envahirent le nord du royaume, écrasèrent l'armée française à Crécy et s'emparèrent de Calais.

Trois nouveaux débarquements eurent lieu en 1355-1356. Conséquence : l'armée française, prise en étau, fut écrasée à Poitiers, et le roi Jean II fait prisonnier par l'ennemi.

Pendant les vingt premières années de la guerre, la marine française s'était donc révélée incapable de s'opposer aux invasions ennemies. Elle avait limité son action à quelques razzias sans grands risques sur les côtes anglaises. Ces opérations n'étaient pas inutiles, mais elles manquaient de panache et d'efficacité opérationnelle. Les Anglais étaient incontestablement « maîtres de la Manche ».

Le jeune dauphin Charles comprit tout de suite que la faiblesse de notre marine était la cause première de nos défaites. Dès 1359, il déclarait :

***« Nous avons toujours perdu parce que nous avons attendu la venue des ennemis ; par conséquent, qui voudra faire bonne guerre fera dorénavant autre guerre qu'au temps passé. »***

Ne pas attendre la venue des ennemis signifiait « aller au-devant d'eux », en mer ou dans leur propre pays. L'Angleterre étant sur une île, il fallait, pour cela, avoir une bonne marine. Toute la politique navale du futur Charles V tenait dans cette phrase.

## **De Philippe le Bel à Jean le Bon : une marine en déclin**

Comment en était-on arrivé là ? Pourquoi la marine anglaise était-elle si supérieure à la nôtre ? Autant de questions qu'il faut se poser avant de parler de réformes.

**Un héritage de Philippe le Bel** – Philippe IV le Bel fut le premier souverain français qui eut l'idée d'une flotte de guerre permanente, rattachée directement à son autorité, et financée par les impôts ordinaires du royaume. Pour concrétiser cette idée, il s'entoura de spécialistes étrangers, dont le Génois Benedetto Zaccaria. Vers 1294, il fonda le « Clos des Galées » à Rouen, afin de pouvoir produire et entretenir, en toute autonomie, des navires de guerre. Il eut même la satisfaction de remporter une belle victoire navale contre la flotte de Guy de Namur, à Zierikzee, en 1304.

À la veille de la guerre de Cent Ans, sous le règne de Philippe VI de Valois, cet embryon de marine subsistait. Le roi possédait des navires, mais ils étaient en nombre insuffisant pour assurer efficacement la défense du pays. Quand la situation internationale l'exigeait, le roi faisait réquisitionner des navires de commerce et des équipages, et chaque port du domaine royal devait lui en fournir un certain nombre. Le roi dédommageait financièrement les propriétaires et fournissait les armes nécessaires au combat. À ces bâtiments réquisitionnés, il pouvait ajouter des navires loués à des mercenaires ou à des puissances étrangères.

**La réquisition des navires marchands** – La notion de « navires de guerre » n’existait pas : on se contentait de réaménager sommairement les navires marchands réquisitionnés, en leur ajoutant des « châteaux ».

Le système de réquisition des navires marchands était difficile à mettre en œuvre, mais il fonctionnait. La levée de la « Grande Armée de la Mer », au début de 1340, illustre parfaitement la capacité de la France à rassembler et à armer, par ce moyen, une flotte considérable :

ORIGINES	QUANTITÉS	OBSERVATIONS
Navires du roi	33	7 nef, 3 galées, 20 barges, 3 bargots
Navires Normands	149	En provenance de 17 ports
Navires Picards	24	En provenance de 7 ports
Navires du Poitou	2	En provenance de St-Savinien
Navires génois	4	3 ou 4 galées (Barbavera)
<b>TOTAUX</b>	<b>212</b>	

Ce système avait aussi de lourds défauts :

- Le manque d’enthousiasme des armateurs, qui évitaient par tous les moyens de prêter leurs bateaux.
- Le manque d’enthousiasme des marins réquisitionnés, peu enclins à prendre des risques.
- Le défaut de spécialisation des soldats placés à bord, soldats de l’armée terrestre, non préparés au combat en mer.

Sur ce dernier point, il faut signaler une faiblesse particulière à la France : les meilleurs combattants, c’est-à-dire les chevaliers et les écuyers, n’avaient aucune attirance pour le combat sur mer ; ils préféraient largement le combat à cheval sur les champs de bataille terrestres. Ce n’était pas le cas des chevaliers anglais, et cela constituait un point faible pour la marine française.

**L’utilisation de corsaires** – Le mot « corsaire » n’existait pas encore au XIV<sup>e</sup> siècle, mais la pratique de la « course » était courante. Le principe était simple :

- Le corsaire était autorisé par le roi à combattre ses ennemis.
- Il n’était pas payé pour cela, mais il « se payait » lui-même, grâce aux « prises » qu’il pouvait faire sur l’ennemi (prise du bateau adverse, prise de sa cargaison, rançon des prisonniers, etc.).

Le système était avantageux pour les deux parties : gratuit pour le roi, motivant et rémunérateur pour le corsaire. Il donnait lieu, toutefois à de graves abus :

- de nombreux aventuriers se passaient de l’autorisation préalable du roi ;
- certains attaquaient indifféremment les navires ennemis, les navires alliés et les navires neutres qui passaient à leur portée, de manière à multiplier les prises,
- certains amiraux fermaient les yeux sur ces pratiques frauduleuses, car ils en profitaient eux-mêmes.

Une sérieuse réglementation de la course et du « droit des prises » s’imposait.

**Le grand laisser-aller du Clos des Galées** – Dans le préambule de son ordonnance du 13 janvier 1374 sur le Clos des Galées, le roi Charles V faisait part de son mécontentement à l'égard de cet établissement :

- Moins bonne qualité des navires neufs qui y étaient construits, ces navires se détériorant plus vite que par le passé (peut-être à cause de l'utilisation de bois trop verts).
- Mauvais entretien des navires en service, dont beaucoup « ne valent plus rien » et ne sont plus en état de prendre la mer.
- Mauvaise politique d'acquisition et de gestion des stocks de consommables (manque d'anticipation pour les achats et manque « de soins diligents » pour la conservation).
- Vols de matériel, en particulier les vivres et les équipements des navires.

Selon le roi, ces multiples négligences ont coûté très cher à la nation, et il est temps d'y mettre un terme.

**La tentative de Jean II pour restaurer sa marine** – Au début de son règne, Jean II le Bon tenta de consolider sa puissance navale en préférant les moyens nationaux à l'utilisation de navires étrangers. Le Clos des Galées connut un surcroît d'activité. Rien que pour l'année 1352, sept galères, une galiote, un lin, cinq barges et trois bargots furent construits ou remis en état<sup>1</sup>. Les navires du roi furent confiés à un « garde général », Étienne du Moustier, qui prit, quelques années plus tard, le titre de vice-amiral. Cette même année 1352, Jean II chargea le vicomte de Montivilliers d'aller acheter en Flandre quinze nefes ou cogues et de les ramener à Harfleur. L'amiral Jean de Nanteuil, qui avait été nommé par Philippe VI après la démission de Floton de Revel, supervisait ces mesures avec compétence ; il était issu de l'ordre prestigieux de Saint-Jean de Jérusalem, qui s'était tant battu en Méditerranée contre les Infidèles et qui était une pépinière de grands marins.

Bien que Jean II n'ait pas ménagé ses efforts, il n'en résulta rien : « *À ce beau corps, écrit La Roncière, manquait la vie, l'audace ou la force, depuis que l'ennemi, à L'Écluse, avait fauché toute une génération de marins.* »

**Les conséquences de L'Écluse** – La défaite de L'Écluse, en 1340, avait porté à la Marine française un coup terrible. Les pertes humaines et matérielles étaient sévères (15 à 20 000 morts, 170 navires détruits ou saisis), mais les conséquences psychologiques furent plus lourdes encore : le roi d'Angleterre avait désormais la certitude d'être le maître de la mer ; le roi de France cessa de croire en sa marine.

Édouard III écrivait à l'archevêque de Canterbury, quelques jours après la bataille : « *Désormais, le passage à travers la mer sera plus sûr pour nos fidèles sujets...* ». La destruction de la flotte de combat française avait pour l'Angleterre de nombreux avantages : elle lui laissait le champ libre pour de nouvelles descentes en France ; elle mettait fin aux raids dévastateurs qui ravageaient ses côtes depuis deux ans ; elle sécurisait ses liaisons avec la Guyenne ; elle empêchait l'aide française à l'Écosse, etc. C'est du moins ce que croyait le roi d'Angleterre, et il était loin d'avoir tort : le débarquement de Saint-Vaast-la-Hougue, la victoire de Crécy, la prise de Calais allaient être des conséquences plus ou moins directes de L'Écluse.

Les Français surmontèrent rapidement leurs pertes matérielles, un peu plus difficilement leurs pertes humaines, pas du tout le choc psychologique. Philippe VI douta désormais de sa marine : « *La confiance du roi de France dans sa flotte était morte, écrit Claude Farrère, et*

---

<sup>1</sup> LA RONCIERE, *Histoire de la marine française*, tome I, p. 508.

*plus jamais Philippe de Valois ne recourut-il aux grands armements marins.* » Il se tourna désormais vers l'étranger pour suppléer à l'insuffisance supposée de ses sujets dans le domaine naval. Son fils Jean, lui-même, fut défavorablement influencé par la défaite de 1340. Peut-être se souvenait-il de L'Écluse, bien des années plus tard, lorsqu'il conseillait à son propre fils « *qu'il ne fit point armée de mer* ».

Charles V, par bonheur, n'écoula pas ce conseil. Avec l'aide de Jean de Vienne, il renouvela les forces navales françaises...mais il aura fallu près de quarante ans pour que la Marine française se relève de L'Écluse !

## Les réformes de Charles V

Charles V n'avait pas attendu d'être roi pour observer les points faibles de sa marine. Pour y porter remède, il devait mettre en œuvre un programme de réformes ambitieux. Ce fut impossible au début du règne, car le jeune roi eut alors à faire face à des problèmes plus prioritaires.

### Les débuts du règne

**La marge de manœuvre limitée du roi en 1364** – Quand Charles V monta sur le trône, en 1364, la guerre avec l'Angleterre était interrompue. Une trêve de neuf ans avait été convenue en 1360, lors de la signature du traité de Brétigny. Cette trêve n'était cependant pas synonyme de paix pour le jeune roi : il avait à faire face, à la fois, à l'hostilité du roi de Navarre Charles le Mauvais, et aux « Grandes Compagnies » de mercenaires désœuvrés qui ravageaient le pays, un pays désargenté, désorganisé et mécontent. La succession de Jean le Bon était bien difficile à assumer !

Que pouvait-il faire concrètement ? La politique navale de Charles V s'est développée par étapes successives au cours de son règne :

- Durant les années qui ont suivi son accession au trône (de 1364 à 1368), la réforme de la marine ne semble pas avoir été la préoccupation première du roi ; celui-ci avait d'autres priorités, en particulier de trouver de l'argent.

- À partir de 1369, la reprise de la guerre entraîna la nécessité de réunir une flotte de guerre ; il entreprit alors l'effort de construction navale, sans abandonner les méthodes traditionnelles de ses prédécesseurs.

- La troisième phase de cette évolution commence en 1373 et se traduit par des mesures énergiques de réorganisation, portant sur la charge d'amiral, sur le droit des prises, sur l'organisation des constructions navales et de l'entretien de la flotte.

**La reprise des hostilités (1369)** – La trêve de Brétigny devant s'achever en 1369, Charles V, à l'approche de cette date, prit une série de mesures pour rassembler une flotte. La plupart d'entre elles restaient classiques et ne se distinguaient guère des méthodes employées par les rois précédents.

La guerre reprit durant l'année 1369, sur terre comme sur mer. La flotte rassemblée dans l'estuaire de la Seine prit la mer sous le commandement de l'amiral Aymeri de Narbonne. Elle réussit, dans un premier temps, à écarter la flotte ennemie, à protéger notre commerce et à menacer la côte anglaise d'invasion. Puis elle devint moins performante, ce qui lassa le roi et ses conseillers.

**Le déclic de 1372-1373** – Que s’est-il passé en 1372 ou en 1373 pour expliquer la soudaine accélération de la politique navale de Charles V ? Plusieurs événements y ont sans doute contribué.

1 – Le 23 juin 1372, pour la première fois depuis le début de la guerre, la marine anglaise a essuyé une sévère défaite à La Rochelle. Une flotte castillane, commandée par Ambrosio Boccanera, a écrasé une escadre anglaise qui amenait des renforts en Poitou sous les ordres du comte de Pembroke. Le soir du 23 juin, il ne restait rien de la flotte anglaise : tous les navires avaient été coulés ou capturés. Les pertes humaines étaient énormes et se chiffraient par centaines. Les pertes castillanes, en comparaison, restaient minimales. La marine anglaise, contrairement à sa réputation, n’était pas invincible : elle venait de perdre le contrôle du golfe de Gascogne. Si les Castillans avaient pu réaliser un tel exploit, pourquoi les Français en seraient-ils incapables ?

Le Père Fournier, dans sa célèbre *Hydrographie*, affirme que la bataille de La Rochelle ouvrit les yeux du roi Charles V sur la nécessité de posséder une marine forte : « *Depuis ce bon succès, ce sage roi connaissant bien que pour arrêter les efforts des Anglais il fallait être le plus fort sur mer, fut toujours curieux d’entretenir une grosse armée navale, porté à cela principalement par Jean de Vienne, seigneur de Coucy, qui a été l’un des plus adroits et signalés amiraux que nous ayons eu.*<sup>2</sup> »

2 – Une autre explication au changement de politique navale de Charles V, à partir de 1373, est peut-être l’influence d’Aristote. Quelque temps avant, le roi avait demandé à son conseiller et ami Nicolas Oresme de traduire en français les œuvres politiques et économiques d’Aristote. Or, dans le *Livre de la Politique* (dont la première traduction française parut en 1372), un chapitre entier est consacré à l’influence de la mer sur la puissance de l’État<sup>3</sup>. On y trouve des arguments convaincants soulignant l’importance de l’approvisionnement par la mer en cas de conflit, le rôle des ports fortifiés, la nécessité de posséder une force navale adaptée à ses besoins et à ses ambitions, etc.

3 – Alors que Boccanera, à La Rochelle, avait ouvert les yeux du roi sur la nécessité d’une marine performante et bien organisée, la campagne de l’amiral Aymeri de Narbonne traînait en longueur dans la Manche. En 1373, la flotte française ne faisait plus peur aux Anglais, qui s’étaient ressaisis, et elle ne protégeait plus efficacement les navires marchands.

**Le « coup de balai » de 1373** – À la fin de l’année 1373 et au tout début de l’année suivante, le roi écarta brusquement les hommes qui dirigeaient la marine :

- En premier lieu, l’amiral Aymeri de Narbonne, dont les résultats en Manche ne donnaient plus satisfaction et qui, semble-t-il, avait commis des irrégularités. Il fut remplacé par Jean de Vienne. Le vice-amiral Étienne du Moustier échappa au « coup de balai », en raison sans doute de son dévouement et de ses qualités d’organisateur.

- Les trois responsables du Clos des Galées : Ricard de Brumare (Garde du Clos), Richard de Cormeilles (responsable des « garnisons ») et Asselin Grille (Maître des réparations de la Flotte). Ils sont remplacés par un seul homme, Étienne de Brandis. La mesure était sévère pour Ricard de Brumare, nous y reviendrons.

## Les réformes

---

<sup>2</sup> P. FOURNIER, *Hydrographie*, p. 313.

<sup>3</sup> Livre VII, chapitre VI : *Si le chef-lieu d’un État doit être voisin de la mer*. Voir une copie de ce chapitre en annexe.

Le 7 décembre 1373<sup>4</sup>, le roi Charles V publia une ordonnance par laquelle il faisait un rappel à l'ordre énergique :

1- Sur les devoirs et les droits de l'amiral de France et de ses lieutenants.

2- Sur les devoirs et les droits des combattants privés qui pratiquaient la « guerre de course » pour le compte du roi de France.

Cette ordonnance était le point de départ d'une série de réformes de la marine.

**Les devoirs et les droits de l'amirauté** – La charge d'amiral de France avait été créée un siècle plus tôt par saint Louis. Florent de Varenne en avait été le premier titulaire en 1270. L'amiral de France était un grand personnage du royaume, équivalent du connétable. Ses fonctions précises étaient toutefois assez mal définies ; elles figuraient de façon partielle et éparpillée dans une multitude d'ordonnances et de textes divers. Chaque titulaire avait tendance à les adapter à sa guise, et à s'appuyer sur des précédents parfois abusifs pour s'octroyer des privilèges. Par ailleurs, certains lieutenants de l'amiral n'étaient pas insensibles à la corruption. Une mise au point s'imposait !

Deux ordonnances de Charles V définissent les devoirs et les droits de l'amirauté de France : celle du 7 décembre 1373 et une autre du mois d'août 1377. Il faut les considérer conjointement.

L'amiral a pour missions :	L'amiral a pour ressources :
<ul style="list-style-type: none"><li>■ Le commandement des armées navales (royales ou privées).</li><li>■ La justice maritime (dans les ports et à la « Table de Marbre »<sup>5</sup>).</li><li>■ Le contrôle de la « guerre de course », de la validité des prises et des armements privés.</li><li>■ La police du littoral et le guet.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ Une pension fixe.</li><li>■ Le dixième des prises.</li><li>■ Les 2/3 du « lagan<sup>6</sup> ».</li><li>■ Le reste de l'artillerie et des vivres après une campagne.</li><li>■ La moitié des amendes infligées par la Table de Marbre<sup>7</sup>.</li><li>■ Le 1/20<sup>e</sup> des marchandises des navires marchands qu'il protège.</li></ul>

**La réglementation de la guerre de course** – En l'absence de marine permanente suffisante, la plupart des nations maritimes du Moyen Âge utilisaient une solution qui ne leur coûtait pas cher : la guerre de course. Elle consistait à faire appel à des aventuriers, prêts à attaquer les forces navales ennemies et à se payer directement en dévalisant et en rançonnant leurs victimes.

Il va sans dire qu'un tel système ne peut donner satisfaction que s'il est étroitement contrôlé par l'autorité gouvernementale qui délègue ce pouvoir exorbitant de faire la guerre à titre privé. L'absence d'un tel contrôle ouvrirait la porte à de nombreux abus et favoriserait la piraterie, ce qui se produisait depuis le début de la guerre de Cent Ans. Les prétendus corsaires attaquaient indifféremment les navires ennemis, les navires alliés, les navires neutres et même les navires de leur propre pays ; ils n'hésitaient pas à massacrer leurs

<sup>4</sup> Dans le recueil des *Ordonnances des Rois de France*, cette ordonnance figure, par erreur, à la date du 7 décembre 1400, c'est-à-dire sous le règne de Charles VI. Il s'agit incontestablement d'une erreur de date : une copie de cette ordonnance datée du 7 décembre 1373, découverte depuis en Angleterre, prouve l'antériorité de sa publication.

<sup>5</sup> On donne le nom de « Table de Marbre » à une haute juridiction située au Palais de Justice de Paris, où se jugeaient en appel les affaires du Connétable, de l'Amiral et du Maître des Eaux et Forêts.

<sup>6</sup> On appelait « lagan » ou « varech » au Moyen Âge, les richesses diverses que la mer rejetait parfois sur le rivage (épaves, marchandises perdues, cétacés, etc.)

<sup>7</sup> En réalité, l'Amirauté percevait la totalité des amendes infligées par la justice des ports et la moitié de celles infligées par la Table de Marbre.

victimes pour ne laisser aucune trace de leurs forfaits ; les « prises de guerre » n'étaient souvent que des vols dissimulés.

En conséquence, l'ordonnance du 7 décembre 1373 a imposé les mesures suivantes :

- 1 – Obligation de détenir une autorisation, délivrée uniquement par l'Amirauté (ce qu'on appellera plus tard une « lettre de course ». (art. 3)
- 2 – Obligation de ramener les prisonniers à terre pour présentation à l'Amirauté (art. 4)
- 3 – Obligation de présenter les prises à l'Amirauté pour enquête sur leur validité (art. 5 et 6)
- 4 – Procès et punitions pour les « mauvais preneurs »<sup>8</sup> (art. 7)
- 5 – Restitution à leurs propriétaires des prises illégales (art. 8 et 10)
- 6 – Obligation pour les maîtres de navires de prêter serment de rester dans la légalité (art. 11)
- 7 – Enregistrement obligatoire des décisions relatives aux prises (en vue de contestations ultérieures) (art. 12)
- 8 – Probité des lieutenants de l'Amirauté (art.13)
- 9 – Intervention éventuelle de la Table de Marbre (art. 14)

**La réorganisation du Clos des Galées** – Le roi était très mécontent du Clos de Galées, qui coûtait très cher à la nation, sans apporter un service satisfaisant. Il suspectait ses responsables d'incompétence, voire de corruption ; il les limogea sans hésitations, pour les remplacer par un chef unique, Étienne de Brandiz, à qui il confia des responsabilités plus larges :

- étendues, territorialement, à tout le royaume,
- étendues à toutes les activités de l'établissement : fabrication et garde des armes, entretien et renouvellement de la flotte, garnisons (c'est-à-dire intendance, approvisionnement et gestion des stocks), recrutement et paie du personnel nécessaire à ces activités.

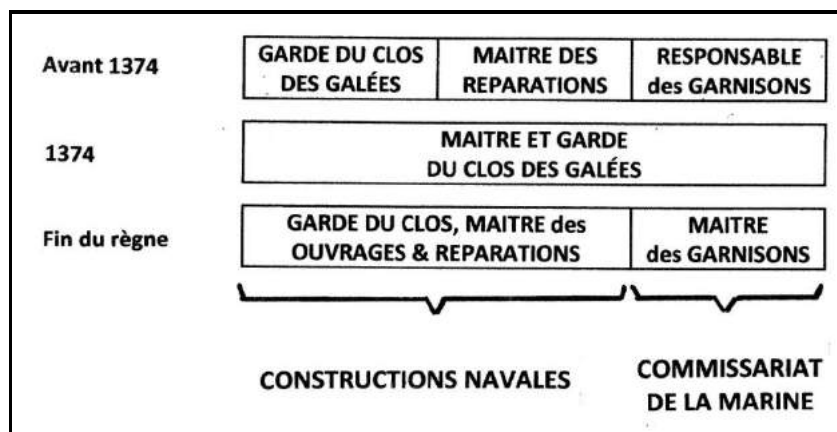
En prenant ces décisions, Charles V avait fait un pari risqué sur la compétence et la probité d'Étienne de Brandiz. Il perdit sans doute ce pari, car le nouveau maître du Clos ne resta que deux ans à son poste et fut remplacé le 10 février 1376. Il semble alors que le roi soit revenu en arrière, désignant deux « têtes » aux commandes du Clos : Aubert Stancon, « Maître des ouvrages et réparations de notre navire » et Jean Loton, « Maître des Garnisons ». Aubert Stancon ne donna pas satisfaction, puisque le roi fit bientôt appel, pour le remplacer, à celui qu'il avait limogé en 1374, Ricard de Brumare !

Que resta-t-il de la réforme du Clos de 1374 ? Le regroupement sur une seule tête des fonctions de « Maître du Clos » et de « Maître des ouvrages et réparations du navire » et création d'un « Maître des Garnisons », indépendant du précédent. La réforme avait été un peu hésitante, mais elle préfigurait l'organisation ultérieure de la Marine, avec une structure chargée des Constructions Navales, et un Commissariat de la Marine, chargé de l'intendance.

---

<sup>8</sup> On appelait « preneurs » ceux qui faisaient des « prises » sur l'ennemi en mer (prises de marchandises ou prises des bateaux eux-mêmes). Les « mauvais preneurs » étaient ceux qui le faisaient illégalement.





**L'administration de la Marine** – Pour compléter le paragraphe précédent, il faudrait s'étendre un peu sur le rôle joué par Charles V dans l'administration des « garnisons », c'est-à-dire de l'intendance. Il suffit de se reporter au mandement du 3 avril 1369 (voir en annexe) pour comprendre l'importance que le roi attachait à l'intendance, jusque dans les détails. Plus tard, Richelieu et Colbert organisèrent plus finement cette branche de l'activité maritime ; on peut considérer que Charles V leur a ouvert la voie.

**La relance de la construction navale** – Charles V ne se contenta pas de moderniser l'organisation de la marine, il relança aussi la construction navale. Quelque temps après avoir été réformé, le Clos des Galées de Rouen retrouva une activité intense. On y construisait « *très grant quantité de barges et de bargoz pour le fait de la mer, et aussi très grant quantité de traits [flèches]* ». Froissart ajoute un détail qui permet de mieux comprendre la psychologie du roi : « *Pour mieux entendre à ces besognes, il allait toutes les semaines, deux ou trois fois, voir sa navie, et il avait à cela très grande affection.*'

Tramond explique : « ... c'est avec une flotte française que [Charles V] voulait couvrir la reconquête de la terre de France, et le temps de la trêve ne lui fut que celui de constituer cette flotte ; pour avoir l'argent, il usa de tous les moyens, menaça, flatta les États Généraux, conduisit lui-même les députés visiter navires et établissements pour les intéresser au développement de sa marine ; il eut les fonds qu'il voulut, et les employa avec une stricte économie, un sens précis de l'objectif à atteindre. Ne voulant plus avoir à songer à la Méditerranée, il vendit au pape la flotte qu'il y possédait et put consacrer toutes ses ressources à la Manche. Le Clos des Galées devint l'un des plus beaux arsenaux de l'Europe, où l'on construisit jusqu'à onze navires à la fois. [...] Quand la trêve expira, en 1377, l'amiral avait à Harfleur une belle flotte de trente-cinq navires royaux, bien en mains, à laquelle vinrent se joindre treize galères espagnoles. »<sup>9</sup>

**La surveillance et la protection du littoral** – La défense du territoire contre une menace venant par les flots ne se limite pas aux forces de haute mer, mais englobe la défense côtière. Charles V ne la négligea pas. Il fut spécialement attentif aux travaux de protection de la Basse-Seine (en particulier le port d'Harfleur). Après la reconquête de La Rochelle, en 1372, il fit faire d'importants travaux dans ce port.

Rappelons également que l'ordonnance de 1377 sur l'Amirauté donnait à l'amiral la responsabilité du guet côtier.

<sup>9</sup> Joannès TRAMOND : *Manuel d'Histoire maritime de la France* (Chapitre II : La guerre de Cent Ans).

On parle rarement d'une innovation originale dont Charles V eut l'idée : celle des patrouilles de garde-côtes. En 1369, il fit armer plusieurs galères dans ce but. Dès l'année suivante, cette flottille de garde-côtes prit la mer et entreprit de longues patrouilles le long du littoral de la Manche. Elle était constituée de dix galères royales, d'un bargot malouin commandé par le redoutable corsaire Guillaume Morfouace, et de quelques bateaux normands. Pour ne pas interrompre les patrouilles, il arriva que ces navires soient ravitaillés en mer « ce qui constitue une autre innovation et démontre la détermination de Charles V à nettoyer la Manche de la course et de la piraterie d'outre-Manche. »<sup>10</sup>

## Jean de Vienne, amiral de Charles V

On ne peut parler du renouveau de la marine sous Charles V sans évoquer la personnalité de l'amiral qu'il désigna, en 1373, pour mettre son programme en application : le grand Jean de Vienne.

### La jeunesse de Jean de Vienne (1341-1373)

**Les années d'enfance** – Jean de Vienne est né en 1341 à Dole, capitale du comté de Bourgogne. La famille de Jean était apparentée aux comtes de Vienne et de Macon, dont elle avait pris le nom et le blason : « de gueules à l'aigle d'or ». Son père, Guillaume de Vienne, était seigneur de Roulans, une petite ville proche de Besançon. Il y vivait dans un vieux château dominant la vallée du Doubs. C'est là que Jean passa son enfance. Les vestiges de sa demeure sont toujours visibles à Roulans, bien que le château ait été reconstruit depuis cette époque. L'enfant échappa à la peste noire qui ravagea la Bourgogne en 1349, année où il perdit sa mère Claudine de Chaudeney.

**Un parent illustre à Calais** – Le nom de Jean de Vienne est entré dans l'histoire lors du siège de Calais, en 1346-1347, grâce à un parent du futur amiral.

Édouard III avait débarqué à Saint-Vaast-la-Hougue en juillet 1346, avec des forces importantes, pour entreprendre une « chevauchée » vers le nord de la France. Après avoir écrasé l'armée française à Crécy, il avait mis le siège devant Calais, au début du mois de septembre.

Ce siège dura tout l'hiver, tout le printemps et une partie de l'été 1347. Les Calaisiens, poussés par la famine et le désespoir, pressèrent alors leur capitaine, Jean de Vienne, de capituler. Celui-ci n'ignorait pas le risque de représailles qui pesait sur les habitants. Du haut des remparts de la ville, il tenta une négociation avec les généraux anglais, afin d'obtenir la vie sauve de la population. Le roi Édouard demeura inflexible : il exigeait une capitulation sans conditions. Après quoi, il accepta la proposition de six bourgeois qui offraient leur vie pour épargner celle de leurs concitoyens. Jean de Vienne et quelques chevaliers – sans illusions sur leur propre sort – escortèrent les six otages dans le camp anglais. Les supplications de la reine sauvèrent la vie des uns et des autres. Jean de Vienne fut conduit en Angleterre et y subit une longue captivité. Libéré contre une forte rançon, il mourut peu après.

---

<sup>10</sup> Marc RUSSON : *Les côtes guerrières*. Presses Universitaires de Rennes, 2004.

**Premières armes contre les « Grandes Compagnies » (1362)** – Jean de Vienne avait 19 ans, en 1360, lorsqu’il perdit son père et devint, de ce fait, sire de Roulans. C’était l’année du désastreux traité de Brétigny. La trêve qui s’ensuivit mit au chômage les soldats professionnels qui combattaient en France, et ceux-ci se groupèrent en *Grandes Compagnies* afin de ravager le pays pour leur propre compte.

L’armée royale française réagit aussitôt, mais elle ne connut pas que des victoires. Elle fut battue, par exemple, à la bataille de Brignais, au sud de Lyon, en 1362. Le connétable Jacques de Bourbon trouva la mort au cours de cet affrontement. De nombreux historiens pensent – sans qu’il existe de preuves formelles – que Jean de Vienne était à Brignais, parmi les nombreuses troupes *viennoises* qui participaient à la bataille. Il y aurait même été armé chevalier<sup>11</sup>.



**Jean de Vienne**  
(Par Catherine Barbe-Martin)

---

<sup>11</sup> Quand Jean de Vienne passa au service du roi de France, l’année suivante, il portait le titre de chevalier.

Après leur victoire à Brignais, les « routiers » s'enhardirent et se répandirent en Bourgogne. L'une de leurs compagnies, sous les ordres de Guichard Monnot, s'empara de Choye, d'Étrabonne et de diverses autres places, avant de faire une tentative sur Besançon. Jean de Vienne les repoussa jusqu'à Chambornay, où il les défit complètement après avoir tué leur chef de sa propre main d'un coup de lance « qui le fit tomber de son cheval *roidement mort et estendu* ».

**Au service de la France contre Charles le Mauvais (1364)** – On ne sait comment la réputation du jeune Jean de Vienne parvint à la connaissance du dauphin Charles, mais celui-ci le fit appeler en 1363. Il le remercia « du bon service qu'il lui avait rendu dans ses guerres » et le récompensa. Jean de Vienne lui prêta hommage et devint son *homme lige*<sup>12</sup>. L'occasion de montrer son dévouement au roi ne se fit pas attendre : celui-ci était en guerre contre son vassal révolté, Charles le Mauvais.

Charles II, dit le Mauvais, était comte d'Évreux et roi de Navarre. Neveu de Philippe le Bel, il prétendait avoir été lésé de la couronne de France, et complotait contre les Valois. Jean le Bon le fit emprisonner pendant quelques mois, ce qui le détermina à s'allier aux Anglais. Il avait donc repris personnellement sa lutte contre le roi de France, lutte ravivée en 1361, lorsque Jean le Bon l'évinça de la succession du duché de Bourgogne, à laquelle il prétendait.

L'affrontement décisif eut lieu à Cocherel (près d'Évreux) le 16 mai 1364. Il opposait une armée française d'environ 3 000 hommes, commandée par Bertrand du Guesclin, à une armée anglo-navarraise largement plus forte, commandée par Jean de Grailly. Jean de Vienne participait à cette bataille qui, malgré la disproportion des forces, fut gagnée par l'armée française. Charles le Mauvais dut signer le traité de Saint-Denis en 1365.

Nommé maréchal<sup>13</sup>, Jean de Vienne continua à combattre les *Navarrais* dans l'armée du duc de Bourgogne, Philippe, frère du roi. Il participa ainsi très activement au « nettoyage » de la Normandie et de la Beauce.

**La croisade de Constantinople (1366-1367)** – Au début du règne de Charles V, la chrétienté s'inquiétait de la menace ottomane sur l'Empire de Constantinople. L'empereur Jean Paléologue avait besoin de secours ; il s'était adressé aux Bulgares mais ceux-ci, préférant le camp ottoman, l'avaient fait prisonnier. Le comte Amédée VI de Savoie, dit « le comte vert », était proche parent de Jean Paléologue. Il décida de se croiser et de voler au secours du malheureux empereur. Encouragés par les exhortations du pape Urbain V, de nombreux chevaliers, venus des quatre coins de l'Occident chrétien, se groupèrent en Savoie pour participer à cette croisade. Jean de Vienne en faisait partie.

L'armée chrétienne embarqua à Venise et se dirigea vers Gallipoli, ville des Dardanelles occupée par les Turcs. Elle y débarqua, malgré la résistance énergique des défenseurs ottomans. Ceux-ci abandonnèrent la ville et laissèrent aux croisés les richesses qu'ils y avaient accumulées. De nombreux captifs chrétiens furent délivrés.

L'étape suivante, pour le comte Amédée, était la libération de Jean Paléologue, prisonnier des Bulgares. Il pénétra donc en mer Noire, défit une flotte turque envoyée à sa rencontre et s'empara de plusieurs villes bulgares. Jean de Vienne faisait partie des négociateurs qui

---

<sup>12</sup> L'homme lige était celui qui faisait à son suzerain un hommage plus fort que l'hommage ordinaire. Il lui était donc redevable d'un dévouement plus total.

<sup>13</sup> Maréchal était un grade au Moyen Âge ; à ne pas confondre avec le titre moderne de *Maréchal de France*, qui est une « dignité ». Par ailleurs, contrairement à ce qu'ont affirmé certains chroniqueurs (et certains historiens), Jean de Vienne n'a jamais été connétable.

obtinrent la libération de l'empereur. La flotte hiverna à Constantinople, où d'après discussions eurent lieu en vue d'un rapprochement de l'Église orthodoxe avec Rome. Après une ultime bataille contre les Turcs à Sizopoli, les croisés prirent le chemin du retour.

Cette campagne en mer Noire avait fait découvrir à Jean de Vienne les particularités de la marine et de la guerre navale. Ce fut une expérience essentielle pour sa future carrière d'amiral.

**La reprise des hostilités en France (1369)** – Lorsque Jean de Vienne revint en France, la trêve de Brétigny durait toujours, mais Charles V se préparait à une reprise inévitable des hostilités. Dès le début de l'année 1369, le roi projetait une campagne dans la Manche, suivie d'un débarquement en Angleterre. Jean de Vienne devait participer à cette opération, mais elle fut annulée en raison du débarquement du duc de Lancastre à Calais.

Suite à ce contretemps, Jean de Vienne, sous les ordres de Louis de Sancerre, partit combattre l'armée du comte de Pembroke en Poitou. Pembroke fut vaincu à Puirenon, près de Poitiers (1369).

Durant l'hiver qui suivit, le maréchal de Sancerre et Jean de Vienne allèrent délivrer le château de Belleperche occupé par les Anglais. Au retour des beaux jours, Jean de Vienne et ses hommes furent rattachés à l'armée du duc d'Anjou et partirent guerroyer aux frontières de l'Aquitaine. Les villes d'Agen, d'Aiguillon, de Moissac furent reconquises. Jean de Vienne est nommément associé à la capitulation de cette dernière place. Durant l'été, il participa à la libération de Limoges aux côtés de du Guesclin. Après quoi, l'armée se dirigea, en toute hâte, vers le nord, au devant de la chevauchée de Robert Knolles, qui avait débarqué à Calais et menaçait Paris. Ce départ précipité permit d'ailleurs aux Anglais de reprendre Limoges et d'en massacrer la population.

Du Guesclin fut nommé connétable le 3 octobre 1370.

La reconquête française connut un léger ralentissement en 1371, ce qui redonna confiance aux Anglais. Leur espoir fut vite déçu en raison de la défaite navale qu'ils subirent à La Rochelle en juin 1372. Le connétable profita de leur déconvenue pour reprendre la lutte en Poitou. Jean de Vienne était à ses côtés ; il se signala par sa bravoure lors du siège de Saint-Sévère et de l'assaut final de la ville (juillet 1372). La reddition de Saint-Sévère fut suivie de celle de Poitiers. Après quoi, le connétable s'attaqua victorieusement à La Rochelle puis à Thouars.

C'est au cours de cette campagne qu'eut lieu, sans doute, un fait-divers dont Jean de Vienne fut le héros. Un Anglais nommé Thomas de Mortain, célèbre pour avoir remporté de multiples tournois, lança un défi aux chevaliers français. Deux d'entre eux relevèrent ce défi, mais périrent l'un après l'autre. Jean de Vienne s'avança alors et parvint à faire tomber l'Anglais de son cheval. Il était en droit de l'achever, mais il lui laissa la vie sauve. Touché par ce geste généreux, Thomas de Mortain devint le fidèle compagnon d'armes du futur amiral et ne le quitta plus. Il mourut à ses côtés à Nicopolis.

Jean de Vienne était à nouveau aux côtés de Du Guesclin lorsque celui-ci mit le siège devant Chizé, près de Niort, en mars 1373. Malgré la supériorité numérique des Anglais, ceux-ci furent totalement défaits ce qui entraîna la reddition de Chizé et celle de Niort.

**L'année 1373** – Ces défaites ne découragèrent pas les Anglais, qui envoyèrent une escadre croiser dans l'estuaire de la Seine. L'amiral Amaury de Narbonne fut chargé de l'éloigner, et Jean de Vienne reçut l'ordre de se mettre au service de la flotte française. Cette dernière

atteignit pleinement ses objectifs et domina quelque temps la Manche, empêchant les Anglais d'envoyer des renforts vers la Guyenne ou la Bretagne.

La Manche leur étant interdite, les Anglais passèrent par Calais. Une armée de 30 000 hommes, sous les ordres du duc de Lancastre, y débarqua fin juillet et entreprit d'envahir la France. Jean de Vienne quitta alors la flotte afin de suivre la progression de l'armée d'invasion et de la harceler sur ses flancs. Il eut quelques escarmouches victorieuses avec des détachements anglais, en particulier à Ouchy, près de Soissons, le 26 septembre.

Sur mer, la campagne de l'amiral Amaury de Narbonne évoluait moins bien qu'elle n'avait commencé. Cela conduisit le roi à envisager le remplacement de cet amiral. On lui conseilla Jean de Vienne, dont la réputation de grand homme de guerre était désormais bien établie.

### **Jean de Vienne, amiral (1373)**

Jean de Vienne fut nommé amiral de France le 27 décembre 1373. La première mission que lui confia le roi fut néanmoins terrestre : la prise du château Saint-Sauveur, dans le Cotentin.

**Le siège de Saint-Sauveur (1374-1375)** – En 1374, l'opération de reconquête menée par du Guesclin avait porté ses fruits. L'Angleterre ne possédait plus en France que de l'Aquitaine, de Calais et d'une place forte dans le Cotentin : le château de Saint-Sauveur. Ce dernier avait été donné à l'ennemi par le félon Geoffroy d'Harcourt. Il constituait – comme Calais – une place avancée en territoire français, proche du littoral, et donc intéressante pour les Anglais dans la perspective d'un futur débarquement. Par ailleurs, les troupes anglaises qui y stationnaient terrorisaient les populations locales voisines. Une première tentative pour reprendre ce château avait eu lieu en 1369. Sans succès.

Charles V ne resta pas insensible aux plaintes des Normands. Durant l'été 1374, il nomma Jean de Vienne « capitaine général du pays de Cotentin » et chargea de mettre le siège devant le château et d'en chasser les Anglais.

Jean de Vienne ne disposant pas des moyens suffisants pour attaquer l'ennemi de vive force, il fit construire des ouvrages fortifiés tout autour du château pour empêcher son ravitaillement par des renforts venus de la mer via la rivière Ouve. Il fit en outre stationner des forces navales dans l'estuaire de cette rivière.

Mais le château disposait d'abondantes réserves, et ses défenseurs étaient bien aguerris. Les troupes de Jean de Vienne étaient insuffisantes en nombre et en expérience militaire. L'amiral finit par obtenir des subsides supplémentaires, afin de renforcer ses moyens. À l'inverse de beaucoup de ses confrères, il croyait dans l'efficacité d'une arme récente : le canon. Il en fit construire plusieurs, de très gros calibre, et commença à bombarder le château. Cette artillerie contribua grandement à la reddition des assiégés, durant l'été 1375.

**La trêve de Bruges (1375-1376)** – Durant la trêve de Bruges, Jean de Vienne s'employa à la reconstruction de la flotte. De Honfleur, où il résidait ; il surveillait les travaux au Clos des Galées de Rouen, à Harfleur et dans divers autres ports de la Basse-Seine.

**La campagne navale de 1377** – Les efforts de Charles V et de Jean de Vienne ne tardèrent pas à porter leurs fruits. Trente-cinq navires royaux armés pour la guerre, attendaient la fin de la trêve à Harfleur. Ils furent rejoints, courant juin, par huit galées castillanes commandées par l'amiral Sanchez de Tovar et, sans doute, par cinq bâtiments portugais. À cette flotte s'ajoutaient les galères huissières de Rainier Grimaldi. Quatre à cinq mille

hommes s'apprêtaient à traverser la Manche après le 24 juin, date officielle de la fin de la trêve.

Ils le firent sans perdre une journée, et la campagne dura deux mois. C'est à Rye que la campagne débuta, dès le 29 juin. Ce matin-là, les Français débarquèrent près du port, sans rencontrer de résistance sérieuse. La ville tomba le jour même, et un butin considérable fut conduit sur les vaisseaux français. L'intention de Jean de Vienne était d'attaquer, depuis cette bourgade, la ville voisine de Winchelsea, mais la résistance, qui s'était organisée, l'en dissuada. Les Français se contentèrent d'incendier Rye. Ils le firent avec un tel acharnement, pendant cinq heures d'affilée, que la ville fut réduite en cendres.

Durant l'été 1377, la marine française attaqua également le port de Rottingdean, dans le Sussex. L'escarmouche se déroula en deux temps : le débarquement proprement dit à Rottingdean et l'accrochage avec le prieur de la ville voisine de Lewes. Froissart mentionne que la ville de Lewes fut entièrement dévastée et brûlée ou détruite, ainsi que plusieurs petits villages des alentours.

La croisière française s'interrompit à la fin juillet, et la flotte de Jean de Vienne fut réapprovisionnée en vue d'une nouvelle mission : le siège de Calais. Elle reprit la mer en août, mais un vent violent la poussa vers l'île de Wight. Les Français débarquèrent sans trop de difficultés sur l'île et mirent en fuite les défenseurs de la côte, puis s'emparèrent de Yarmouth, la ville principale. Jean de Vienne ne s'attarda pas dans l'île de Wight ; après avoir lourdement rançonné les habitants, il reprit la mer.

Son intention était de débarquer à Southampton, mais l'armée de Sir John Arundel avait pris position sur le rivage et protégeait les abords de la ville. Il n'y eut qu'une brève escarmouche, et la flotte française se retira vers Poole, qui fut partiellement incendié.

**La prise de Pont-Audemer (1378)** – Au début de l'année 1378, le roi de Navarre se rapprocha à nouveau du roi d'Angleterre et promit de lui donner les places fortes qu'il possédait en Normandie. Charles V décida de s'emparer préventivement des terres normandes de Charles le Mauvais. Le duc de Bourbon et le connétable furent chargés de conduire l'opération ; Jean de Vienne et sa flotte devaient les appuyer par la mer.

L'un des objectifs prioritaires de l'armée française consistait à s'emparer de Pont-Audemer, qui occupait une position stratégique dans l'embouchure de la Seine. Jean de Vienne reçut cette mission. Il s'empara rapidement de la ville, mais il eut plus de mal avec la forteresse. Une flotte anglaise vint même, début juin, appuyer les assiégés jusque dans l'estuaire de la Seine. Elle fut repoussée. Les défenseurs de Pont-Audemer capitulèrent à la mi-juin, et le château fut aussitôt démoli et rasé.

Charles le Mauvais ne possédait plus en Normandie que Cherbourg ; il offrit cette place aux Anglais pour trois ans, moyennant leur aide militaire. Le comte d'Arundel et le comte de Salisbury prirent possession de la ville, et, au début du mois de juillet, ils voulurent reprendre la mer pour regagner l'Angleterre. Jean de Vienne les guettait.

**Le combat naval de Cherbourg (1378)** – L'amiral, en effet, avait fait route sur Cherbourg à la tête de vingt-cinq galées royales et de nombreux navires plus petits. Il avait également demandé aux galères castillanes de venir lui prêter main forte. La flotte anglaise du comte d'Arundel était potentiellement plus nombreuse, mais elle était constituée d'une majorité de navires marchands, alors que Jean de Vienne commandait la flotte royale.

Lorsqu'ils virent les navires français leur barrer la route, les Anglais ne furent pas impressionnés. L'un de leurs chefs, Sir Pierre de Courtenay, comte de Devonshire, fonça sur

l'obstacle pour ouvrir le chemin à ses compatriotes. Un combat acharné commença aussitôt, et l'arrivée de la division castillane fut fatale aux Anglais. Rares furent ceux qui s'échappèrent et atteignirent l'Angleterre. La plupart des navires anglais furent coulés. Sir Pierre Courtenay fut fait prisonnier, tandis que son frère Philippe, grièvement blessé, parvenait à s'échapper. Arundel et Salisbury purent se dégager à temps.

Pendant le reste de la saison, les navires français restèrent maîtres de la Manche et interdirent toute contre-offensive anglaise. Ils assurèrent le blocus de Cherbourg et le ravitaillement des Français qui faisaient le siège terrestre de la ville.

**Jean de Vienne en Bretagne (1379)** – En 1378, le problème breton n'était toujours pas réglé. Le duc Jean IV se trouvait en Angleterre, et les Anglais contrôlaient plusieurs places bretonnes où ils débarquaient de temps en temps des troupes. Charles V, désireux d'en finir, convoqua le duc devant le parlement ; Jean IV ne se présenta pas et, le 18 décembre 1378, le parlement prononça officiellement la confiscation du duché et son annexion à la couronne.

Le duc de Bourbon et le maréchal de Sancerre furent chargés de prendre possession du duché, mais la noblesse bretonne eut une réaction à laquelle Charles V ne s'attendait pas : bien que généralement hostile à Jean IV, elle se montra plus hostile encore à toute tentative d'occupation française dans le duché. Jean de Vienne fut alors envoyé en Bretagne, ainsi que du Guesclin et Olivier de Clisson, pour une mission plus diplomatique que militaire. Ils n'obtinrent pas de résultats.

**La campagne navale de 1380** – À son retour de Bretagne, Jean de Vienne fut nommé « capitaine du Roi en Basse-Normandie », chargé de protéger la région contre toute incursion anglaise. Il ne prit donc pas la mer en 1379, mais dirigea les opérations navales depuis son quartier général de Carentan. Il y eut, cette année-là encore, plusieurs incursions françaises sur les côtes sud de l'Angleterre, dont à Plymouth.

L'année suivante, il prit de nouveau la tête de sa flotte, qui s'était enrichie de onze grandes barges. Dès la mois de mars 1380, les deux châteaux de Jersey et celui de Guernesey furent enlevés par les Français, et les îles passèrent pendant quelque temps sous la domination française. La flotte de Jean de Vienne ravagea ensuite la côte sud-ouest de l'Angleterre et fut mise en échec par les Anglais dans le port irlandais de Kinsale, le 6 juin.

L'escadre castillane n'arriva à La Rochelle que le 8 juillet, sous les ordres de l'amiral Ferrand Sanchez de Tovar. Elle rallia aussitôt Harfleur pour se joindre à la flotte française ; les navires regroupés prirent la mer dans la deuxième quinzaine de juillet. Winchelsea fut prise et incendiée, ainsi que d'autres villes côtières comme Portsmouth et Hastings. La flotte franco-castillane revint à Harfleur à la mi-août, avec des prisonniers et un riche butin.

Elle en repartit le 24 et fit route, cette fois, vers l'embouchure de la Tamise, où Gravesend et plusieurs autres villes furent saccagées. Les Londoniens se sentaient menacés, mais les agresseurs rentrèrent en France le 8 septembre, sans les avoir attaqués.

**La mort du roi (1380)** – Charles V mourut subitement le 16 septembre 1380 dans son château de Beauté, près de Vincennes ; il avait 43 ans ; son fils Charles VI n'avait alors que 12 ans. De l'autre côté de la Manche, Édouard III était mort depuis trois ans, et son fils Richard II était également mineur. Les deux pays, gouvernés par des régents, allaient connaître des troubles intérieurs.

En France, le gouvernement était partagé entre les oncles du jeune roi : les ducs d'Anjou, de Berry, de Bourgogne et de Bourbon. Leur administration, et surtout leur politique fiscale,



déclenchèrent des émeutes dans les grandes villes de province et à Paris (les *Maillotins*). Ces troubles furent réprimés dans le sang. En Angleterre, la situation était voisine. Des émeutes anti-fiscales répondaient à l'instauration d'un impôt particulièrement injuste, la *Poll Tax*. Elles furent, là aussi, réprimées avec violence. En raison de ces multiples troubles intérieurs, la guerre franco-anglaise passait au second plan. Une nouvelle trêve fut conclue jusqu'en mai 1385.

## Jean de Vienne, amiral de Charles VI

**La révolte flamande (1382)** – Depuis le début de la guerre de Cent Ans, les bourgeois des villes flamandes soutenaient le roi d'Angleterre et s'opposaient à leur comte, qui était un fidèle vassal du roi de France. En 1382, les populations entrèrent en révolte ouverte et chassèrent le comte hors de ses États. Celui-ci demanda l'aide de son gendre, le duc de Bourgogne, lequel répondit favorablement et convainquit le conseil de Régence d'intervenir. Le connétable, l'amiral et le jeune roi lui-même marchèrent vers la Flandre à la tête de l'armée. La rébellion flamande fut écrasée à Roosebecque, le 27 novembre 1382.

Au printemps suivant, une forte armée anglaise, sous les ordres de l'évêque de Norwich, descendit à Calais pour secourir les villes flamandes. C'est Jean de Vienne, à nouveau, qui fut chargé de la repousser. Il assiégea l'ennemi dans Gravelines et finit par s'emparer de cette place. Le peuple anglais fut très impressionné par cet échec.

**La tentative d'invasion de l'Angleterre de 1385** – Le duc de Bourgogne et Jean de Vienne entretenaient un vieux projet d'invasion de l'Angleterre, dont ils surent convaincre le jeune roi. Un accord diplomatique avec l'Écosse, en 1383, allait le rendre possible.

Le plan français d'invasion était simple mais judicieux. Il consistait en une double attaque de l'Angleterre : l'une venant du nord à travers la frontière écossaise était destinée à attirer la défense anglaise et à dégarnir le sud ; l'autre, venant du continent, profiterait de cette situation et envahirait la région londonienne. La première serait commandée par Jean de Vienne ; la seconde par le roi de France en personne et par son connétable, Olivier de Clisson. L'invasion devait se dérouler dès la fin de la trêve, c'est-à-dire à la fin du printemps 1385. Les préparatifs allèrent bon train : il fallait, en quelques mois, trouver le financement de l'opération, lever une armée et rassembler une flotte.

Deux corps expéditionnaires devaient être levés, l'un pour l'Écosse, l'autre pour l'Angleterre. Le premier, placé sous le commandement de Jean de Vienne, comprenait 1 300 hommes d'armes et 300 arbalétriers, ce qui faisait au total, avec servants et valets, entre 7 000 et 7 500 hommes. C'était plus que les exigences de Robert II, qui avait demandé « mille lances ». Le second corps expéditionnaire – celui qui devait débarquer directement en Angleterre – était plus nombreux encore, bien que les chiffres ne soient pas sûrs. Certains chroniqueurs l'évaluent à 14 000 hommes, d'autres à 24 000. Concernant les navires, un si grand nombre était nécessaire qu'on abandonna rapidement l'idée de les rassembler à Harfleur. Ce port était trop petit et trop loin des objectifs ; on lui préféra L'Écluse. La flotte prit la mer le 20 mai et atteignit sans encombre le port de Leith, près d'Edimbourg, le 1<sup>er</sup> juin.

L'armée française débarqua aussitôt, mais fut mal accueillie par les Écossais. Elle dut accepter des conditions d'hébergement lamentables et supporter la malveillance des habitants. Le roi lui-même tarda à venir les accueillir et, quand il s'y décida enfin, il ne fit rien

pour effacer la première impression défavorable des Français. Il demanda des délais pour réunir ses troupes et s'empressa de toucher l'argent que Jean de Vienne apportait avec lui.

Jean de Vienne, par ailleurs, n'avait aucune nouvelle du connétable. Celui-ci, au lieu de prendre la mer comme prévu, avait été chargé de réprimer une nouvelle révolte flamande, qui avait investi le port voisin de Damme. Ce mois perdu fut fatal au projet d'invasion. Le camp français fut levé le 10 septembre ; Charles VI rentra en France ; l'armée fut licenciée ; la flotte quitta L'Écluse pour regagner les ports de Normandie, de Bretagne ou de Saintonge. Les navires, en rentrant chez eux, subirent d'ailleurs de lourds dommages, dus au mauvais temps et aux vaisseaux de Calais.

Le corps expéditionnaire d'Écosse finit par se rembarquer et par rentrer en France. Jean de Vienne, lui-même, ne put quitter Edimbourg tant que Robert Stuart n'était pas entièrement payé des sommes dues par Charles VI. Il ne rentra qu'à la fin novembre.

**Nouvelle tentative en 1386** – Si la campagne de 1385 n'avait pas permis l'invasion espérée, ce n'était pas non plus un échec complet. Les Anglais avaient perdu de nombreuses forteresses en Guyenne. Les Gantois avaient été vaincus. Jean de Vienne, en pénétrant sur le territoire ennemi, avait fortement impressionné les populations. Les raisons principales de l'insuccès avaient été le contretemps de Damme et la mauvaise collaboration des Écossais. Le roi, ses oncles, le connétable et l'amiral en conclurent qu'il fallait recommencer en 1386. Les préparatifs de cette nouvelle campagne furent encore plus grandioses que les précédents.

Raisonnement, il est permis de penser que l'armée d'invasion de 1386 atteignait bien 100 000 hommes. Les Français, en outre, avaient eu l'idée de transporter, en pièces détachées, une vaste muraille de bois permettant de protéger la zone de débarquement. Cette muraille était haute de 20 pieds, longue de 9 000 pas et pouvait entourer un espace de 400 hectares ; elle était munie de tours, disposées tous les 12 pas, pour en faciliter la défense. Sa réalisation avait nécessité des milliers d'arbres, abattus dans les forêts normandes. Soixante-douze navires étaient nécessaires pour son transport.

Transporter par voie maritime – et en une seule fois – une armée de 100 000 hommes et de 10 000 chevaux, avec toutes les provisions et le matériel dont elle avait besoin, nécessitait une flotte énorme. Il fallut réunir à L'Écluse au moins 1 300 navires.

L'importance des préparatifs ne laissait pas espérer un départ avant le début septembre, ce qui était déjà fort tard dans la saison. Les retards cumulés atteignirent un mois par rapport à cette date, et l'automne était bien installé lorsque tout fut prêt. Le mauvais temps avait succédé aux beaux jours, et des tempêtes particulièrement violentes sévissaient jusque dans l'intérieur du pays. L'invasion de l'Angleterre fut reportée à l'année suivante.

**Dernier essai en 1387** – Au début de l'année 1387, Jean de Vienne réunit à Harfleur les restes de l'armement de 1386 et prépara, avec le connétable, une nouvelle expédition. On prévoyait de rassembler 6 000 hommes d'armes et leurs chevaux, sans compter les hommes de pied. Il fut convenu que, le 1<sup>er</sup> juin, Olivier de Clisson partirait de Tréguier, tandis que Jean de Vienne prendrait la mer à Harfleur ; les deux escadres devaient débarquer en Angleterre, l'une à Douvres, l'autre à Orwell.

Tout était prêt à la fin mai, mais une nouvelle inattendue vint bouleverser les plans : le duc de Bretagne avait fait emprisonner le connétable au château de l'Hermine. Cette annonce jeta un trouble profond, aussi bien à Tréguier qu'à Harfleur. Le duc, finalement, rendit la liberté au connétable contre une forte rançon, mais un mois avait été perdu et les troupes

rassemblées à Tréguier avaient dues être renvoyées. Jean de Vienne comprit alors que le projet de débarquement était devenu irréalisable ; il renvoya également les troupes qui attendaient à Harfleur. Pour la troisième année consécutive, le grand dessein français d'invasion de l'Angleterre avait échoué.

**Jean de Vienne, diplomate (1387-1388)** – À l'issue de la tentative d'invasion de 1387, manquée à cause des Bretons, Jean de Vienne fut envoyé en mission diplomatique auprès du duc Jean IV, pour essayer de défendre les intérêts du connétable. Jean IV refusa de rendre l'argent et les châteaux qu'il avait pris à Olivier de Clisson.

À peine revenu de Bretagne, Jean de Vienne fut envoyé en Espagne pour une autre mission diplomatique. Il s'agissait d'obtenir une nouvelle aide navale du roi de Castille, afin de faire face à la menace anglaise. Il obtint, cette fois, un succès total.

Il repartit ensuite vers la Bretagne pour une nouvelle ambassade auprès du duc. Ce dernier, qui avait compris entre temps qu'il ne pouvait pas trop compter sur le roi d'Angleterre, accepta de se rapprocher de Charles VI.

**La croisade contre Madhia (1390)** – Madhia était une ville portuaire de l'actuelle Tunisie, qui était, depuis l'Antiquité, le siège d'un important commerce maritime. En 1390, la République de Gênes, dont les navires souffraient beaucoup de la piraterie barbaresque, décida d'organiser une expédition punitive contre cette ville. Trop faible pour y aller seule, elle présenta le projet comme une croisade contre les Infidèles, ce qui permit de réunir d'importantes forces chrétiennes. La France rassembla une armée, sous les ordres du duc de Bourbon, et de nombreux grands seigneurs s'y joignirent. Jean de Vienne en faisait partie. En juin 1390, une flotte de dix-huit nefes et vingt-deux galères quitta Gênes avec l'armée chrétienne.

Madhia était une puissante place forte, défendue par des soldats aguerris. Des renforts berbères, originaires de tous les coins du Maghreb, vinrent au secours des assiégés. Il y eut quelques sanglants affrontements puis, au bout de deux mois, les chrétiens repartirent vers l'Europe, sans succès décisif.

**Triste fin de siècle** – Pour le grand serviteur de la France et pour le grand chrétien qu'était Jean de Vienne, le siècle se terminait tristement :

- Le roi de France avait perdu la raison.
- Les princes qui assuraient la régence s'opposaient.
- La belle marine de Charles V pourrissait dans les ports.
- La chrétienté était déchirée par le grand schisme.

Bientôt une nouvelle menace s'abattit sur l'Europe occidentale : la menace turque.

**La menace turque – Nicopolis (1396)** – La conquête de l'Europe par les Turcs a pris naissance à la fin du XIV<sup>e</sup> siècle. Profitant de la faiblesse de l'Empire byzantin, les Turcs ont commencé par prendre pied sur le territoire impérial. Ils s'installèrent à Gallipoli, sur le détroit des Dardanelles, en 1346. Dans la seconde moitié du siècle, ils effectuèrent une progression régulière, enveloppant l'Empire par le nord, aux dépens des Bulgares et des Serbes. En 1396, ils étaient aux portes de la Hongrie, ce qui incita le roi Sigismond à lancer un appel à la Croisade.

Cet appel fut entendu, et Sigismond put bientôt prendre la tête d'une imposante armée internationale, dont l'objectif était de libérer les Balkans de la présence ottomane. La France

avait envoyé 10 000 hommes, commandés par le jeune Jean sans Peur, fils du duc de Bourgogne. De nombreux chefs militaires s'étaient joints à cette expédition. Jean de Vienne en faisait partie.

L'affrontement entre l'armée chrétienne de Sigismond et l'armée turque de Bayezid (Bajazet) eut lieu à Nicopolis (aujourd'hui Nikopol, en Bulgarie). La victoire turque fut totale. Les vainqueurs firent exécuter les prisonniers (sauf les plus riches, mis à rançon). Jean de Vienne faisait partie des victimes de la bataille. Il avait 55 ans.

On prétend que son corps a été ramené sur le sol français et inhumé dans l'abbaye de Bellevaux en Franche-Comté. Sa tombe (ou son cénotaphe) portait l'inscription suivante, relevée par d'anciens visiteurs :

CY GIST MESSIRE JEAN DE VIENNE  
CHEVALIER, SEIGNEUR DE ROULANS ET ADMIRAL DE FRANCE  
QUI TRESPASSA L'AN DE GRACE MCCCXCVI  
PRIES DIEU POUR LUY. AMEN

Laissons la conclusion à Claude Farrère, qui écrivait dans son *Histoire de la Marine française* :

**« Il n'y eut, en somme, en France, de la marine de Philippe le Bel et de Philippe de Valois, laquelle fut exterminée en 1340, à L'Ecluse, – jusqu'à la marine de Colbert et de Louis XIV, laquelle fut navrée à mort en 1692, à La Hougue, – qu'une marine qui vaille vraiment d'être mentionnée : celle de Charles V et de Jean de Vienne. »**

Guy LE MOING

Conférence faite :

- A Paris le 7 juin 2017 (Association des Amis du Musée national de la Marine)
- A Vincennes, le 18 novembre 2017 (Société des Amis de Vincennes)

**Pour en savoir plus** : TERRIER DU LORAY : *Jean de Vienne, amiral de France – 1341-1396*. Paris, 1877 – PINGAUD, Léonce : *Jean de Vienne*. Étude extraite des « Annales franc-comtoises ». Imprimerie J. Jacquin, Besançon, 1869 – PIREY SAINT-ALBY, Bernard de : *Le Du Guesclin de la mer – L'amiral Jean de Vienne (1341-1396)*. Le Masque, Paris, 1934 – DE CERTAINES, Jacques : *Deux chefs de guerre au Moyen Âge : l'amiral Jean de Vienne et le connétable Bertrand du Guesclin*. Editions Apogée, 2013 – LAFAYE : *Le Clos des Galées de Rouen sous Charles V (1364-1380)*. In « Revue Maritime et Coloniale, tome 54, 1877 – LE MOING, Guy : *Les Opérations navales de la guerre de Cent Ans*. Historic'One, Fontaine-L'Evêque, 2015.