

Séance du 21 octobre 2013

La marine du Grand Siècle

Deuxième partie : La Royale au combat

par Daniel GRASSET

MOTS-CLÉS

Marine de guerre française : XVII^e siècle, guerre d'escadre, guerre de course. Duquesne (Abraham), 1610-1688. Tourville (Anne de Cotentin, comte de), 1642-1704. Bart (Jean), 1650-1700. Duguay-Trouin (René), 1673-1726. Ducasse (Jean-Baptiste), 1645-1715. Cassard (Jacques), 1679-1740.

RÉSUMÉ

Sont d'abord rappelés **les différents types de navires** utilisés dans la Royale : les galères, d'intérêt relatif, et les navires de haut bord (vaisseaux et frégates) qui représentent la force vive de la marine de guerre. Est ensuite analysée **la stratégie navale** avec ses deux grandes modalités : la guerre d'escadre (navires en ligne de file) illustrée par Duquesne et Tourville, et la guerre de course (guerre économique) où vont se dévoiler un corsaire de légende, Jean Bart et bien d'autres parmi lesquels Duguay-Trouin, Ducasse et Cassard.

Nous voici, à nouveau, embarqués dans cette prodigieuse aventure que fût, pour la France, au Grand Siècle, la naissance, le développement et le destin d'une puissante marine de guerre mise au service exclusif de Sa Majesté le roi de France, d'où l'appellation de "Royale" qui lui fut conférée et dont elle continue de bénéficier officieusement de nos jours.

Dans un précédent exposé (séance du 18 juin 2012) nous avons rappelé comment s'effectua la mise en place de ce magnifique outil de défense, qui s'établit sur deux grandes périodes couvrant les deux règnes de Louis XIII et Louis XIV.

La première, incarnée par RICHELIEU, concerne l'établissement d'un nouvel organigramme de la marine associé au lancement d'un programme de grands travaux portuaires et de constructions navales.

La seconde, emblématique, illustrée par les COLBERT, père et fils (Seignelay), dont l'œuvre considérable est parfaitement détaillée dans la fameuse Grande Ordonnance du 15 avril 1689 : véritable code maritime qui traite de manière exhaustive l'ensemble des problèmes de la Marine dans les quatre domaines suivants :

- la hiérarchie et le commandement.
- le recrutement et la formation des équipages.
- l'aménagement des ports,
- les constructions navales et l'artillerie embarquée.

Rappelons que les Pontchartrain, père et fils, ont poursuivi l'œuvre des Colbert de la mort de Seignelay en 1690 jusqu'au décès de Louis XIV en 1715.

Notre propos est d'analyser, aujourd'hui, le destin de la Royale ainsi mise en place. Notre exposé se divisera en deux parties : la première sera consacrée aux différents types de navires utilisés dans la Royale ; la seconde traitera de la stratégie navale mise en œuvre en l'illustrant par les grands marins qui ont fait sa renommée.

Les navires

Ils se répartissent en 2 types d'inégale importance et de valeur stratégique très différente : d'une part, les galères, occupant une place à part et d'intérêt militaire relatif, d'autre part, les navires de haut bord, vaisseaux et frégates qui représentent la force vive de la Royale.

LES GALÈRES

Au nombre limité de 40, elles appartiennent à un corps autonome au sein de la Royale, directement relié au Secrétariat d'état à la marine. Basé à Marseille, il dispose de sa propre administration ayant à sa tête un "Intendant Général des galères". Le commandement naval est assuré par un "Lieutenant Général des galères" qui bénéficie d'une galère de prestige richement décorée : la *Réale* (fig. 1 et 2).

Rappel technique

La galère est un navire à fond plat, de dimensions relativement réduites : 30 mètres de longueur, en moyenne. Son originalité réside en un double mode de propulsion : la voile et la rame

La voilure se limite à quelques voiles latines, triangulaires, hissées sur un ou deux mâts. Elle a pour vocation de propulser la galère en soulageant le potentiel musculaire des rameurs qui sera mis à rude épreuve lors de l'engagement du combat.

Les rames représentent l'élément propulsif spécifique des galères. Dans leur forme commune (fig. 4), dite à un étage, 26 rames sont installées sur chaque bord, soit un total de 52 rames. Chaque rame ayant une longueur de 12 m mobilise 5 rameurs, ce qui aboutit à un effectif de 260 rameurs. Dans le rare cas des galères à deux étages de rames l'effectif passe à 520 rameurs.

Le recrutement des rameurs, appelés galériens, répondant jadis au vocable de la *chiourme*, relève d'un dispositif très particulier. 30% sont des volontaires ou soit disant tels. Ce sont en réalité le plus souvent des déshérités de la vie à qui l'on fait miroiter une garantie d'abri et de nourriture. Il s'agit, en définitive d'un enrôlement quasi forcé. 30% sont des esclaves achetés de préférence en Asie Mineure en raison de leur résistance et de leur force musculaire, appelés traditionnellement *les Turcs*, d'où l'expression usuelle "fort comme un Turc". 30% sont des repris de justice, condamnés de droit commun. Enfin 10% sont des condamnés pour motif politique ou religieux. Ce fut le cas pour certains protestants cévenols entrés en rébellion en ayant refusé d'abjurer leur foi sous la contrainte, civile ou militaire, de l'autorité royale après la malheureuse révocation de l'Edit de Nantes en 1685. Les galériens sont prisonniers à terre dans des locaux insalubres à proximité des embarcations. Il s'agit d'un véritable bagne. Les conditions de vie à bord des galères comme à terre sont déplorables : 71% des galériens meurent durant les trois premières années de service.

L'efficacité des rameurs est directement liée à leur résistance physique et, plus encore, à la parfaite synchronisation de leurs mouvements. D'où la discipline de fer imposée par l'officier "maître de manœuvre" qui dicte la cadence.

Entre les rameurs, sur la partie centrale du pont, sont embarqués les militaires, ancêtres des fusiliers marins, qui participent directement au combat. Quant à l'artillerie embarquée, elle se résume à un, deux ou trois canons fixes, de petit calibre, tirant dans l'axe du navire. Quant au rostre, fixé en avant sur l'étrave pour éperonner la coque ennemie, il a disparu sur les galères du XVII^e siècle.

Utilisation et valeur militaire des galères

Navires de combat par excellence de l'Antiquité à la Renaissance, on les retrouve dans les trois plus grandes batailles navales de cette longue période : la première fut celle de *Salamine* (480 av. J.C.), à l'orée orientale du détroit de Corinthe, où la flotte grecque de Thémistocle anéantit la flotte perse de Xerxès. La seconde, celle d'*Actium* (31 av. J.C.), au sud de Corfou, vit la victoire de la flotte d'Octave, le futur empereur Auguste, sur les flottes de Marc-Antoine et de la belle Cléopâtre. La troisième, celle de *Lépante* (1571), dans le golfe de Patras, permit à Don Juan d'Autriche, fils naturel de Charles-Quint, demi-frère de Philippe II, de mettre en pièces, à la tête d'une immense flotte coalisée à l'initiative du Pape Pie V, la flotte turque d'Ali Pacha qui, dans la bataille fut décapité et dont la tête fut hissée en haut du mât de la galère de Don Juan. Miguel Cervantes, embarqué sur la flotte espagnole eut plus de chance qu'Ali Pacha. A défaut de la vie, il ne perdit que la main gauche. L'usage résiduel de la main droite permit au célèbre "manchot de Lépante" d'écrire, trente ans plus tard, l'histoire du non moins célèbre héros de la Manche *Don Quichotte*. On doit à la vérité de dire que la victoire de Lépante dut beaucoup à la contribution décisive de l'amiral génois Giovaniandrea Doria à la tête de nouvelles grandes galères, appelées *galéasses* (fig. 3), disposant d'une capacité supérieure de transport de soldats et surtout d'une nouvelle artillerie meurtrière. La bataille de Lépante fut la dernière marquée par l'affrontement en masse de centaines de galères donnant lieu à de sanglants abordages responsables de milliers de morts. Le déclin inéluctable des galères coïncida avec la montée en puissance de nouveaux navires à coque ronde et hauts bords, dotés d'une nombreuse artillerie, dont le modèle le plus répandu fut le *galion* préfigurant le futur *vaisseau*. L'inadaptation des galères à la navigation par forte houle en haute mer réduisit considérablement leur nombre et leur utilisation : elles n'étaient plus que 40 sous Louis XIV, réservées aux conflits côtiers contre les Barbaresques ou aux opérations de remorquage des vaisseaux accidentés au combat.

Les navires de haut bord

On en distingue 2 types : les vaisseaux et les frégates.

I – LES VAISSEAUX

A l'instar de toutes les grandes marines de guerre européennes du XVII^e siècle, espagnole, hollandaise et anglaise, la Royale dispose de nombreux vaisseaux qui représentent sa force de frappe principale. Leurs caractéristiques se

manifestent dans trois domaines : la coque, le gréement et l'artillerie embarquée. Nous les avons mentionnés en détail dans la première partie de notre exposé sur la Royale (séance du 18 juin 2012). Nous nous bornerons à en rappeler ici l'essentiel.

La coque

En bois de chêne, elle est divisée horizontalement par trois ponts destinés à loger sur trois étages l'artillerie. Sous le pont inférieur est aménagée une vaste cale où sont stockées les munitions (poudres et boulets), les cordages et voiles, l'eau et les vivres. Sur le pont supérieur, outre les canons et les *œuvres mortes* (cabestans, poulies et cordages), sont construits deux **gaillards** : le gaillard d'avant, de faible hauteur, surplombant l'extrémité supérieure de l'étrave prolongée par l'éperon et la figure de proue (fig. 5). Le gaillard d'arrière (fig. 6) est nettement plus important. Emblématique, richement sculpté et somptueusement décoré sur les vaisseaux de prestige (Royal Louis et Soleil Royal), il accueille, sur un ou plusieurs niveaux, dans sa partie centrale, le timonier manœuvrant la barre à roue (fig. 7). Cependant que dans les parties arrière et latérales, sont aménagées la *salle de conseil* destinée aux réunions d'état-major du navire et les chambres du commandant, des officiers, du chirurgien-major et de l'aumônier. Le toit recouvrant le gaillard d'arrière relié par un escalier extérieur au pont supérieur du navire représente la partie la plus haute de la coque qui en fait une excellente plateforme d'observation appelée *dunette*.

Le gréement (fig. 10)

Unique moteur du vaisseau, il associe deux éléments : la mâture et la voilure.

La **mâture** est en bois de résineux (pin sylvestre, sapin) plus flexible et moins cassant que le chêne. Elle comprend, d'avant en arrière quatre mâts : le premier, oblique, le *beaupré*, les trois autres, verticaux, la *misaine*, le *grand mât* et l'*artimon*. Aux mâts sont fixées perpendiculairement, à l'horizontale, les *vergues* où sont amarrées les voiles. Une exception concerne la vergue inférieure de l'*artimon* qui présente une direction oblique vers le bas et l'avant. Par ailleurs sont installées sur les mâts verticaux de petites plateformes appelées *hunes* permettant d'accueillir des observateurs repérant à distance les navires ennemis ou des marins susceptibles d'ouvrir un feu de mousquetterie en cas de combat rapproché.

La **voilure** utilise le fil de chanvre plus solide et résistant mieux à l'humidité que le fil de lin. Les voiles se divisent en deux catégories : les *voiles portantes*, carrées ou trapézoïdales (grecques) et les *voiles directionnelles* ou triangulaires (latines) installées à l'avant (*focs*) ou à l'arrière sur la vergue inférieure de l'*artimon*. A noter que la rondeur de la proue des vaisseaux et la faible hauteur de leur quille ne favorise pas leur vitesse et leur navigation par vent contraire. Ils n'avancent relativement bien (8 à 10 nœuds) qu'aux allures portantes (*grand large*) et remontent difficilement au vent (au *pré*).

L'artillerie embarquée

Elle est faite de **canons en bronze à âme lisse** (fig. 8 et 9), le canon rayé ne sera mis en service qu'au XIX^e siècle. Ils sont disposés sur les ponts perpendiculairement par rapport à l'axe longitudinal du navire de telle manière que les *bouches à feu* s'extériorisent sur les flancs latéraux de la coque à travers des orifices quadrangulaires aménagés lors de la construction, appelés *sabords*. Chaque rangée de canons installée sur un pont s'appelle une *batterie* ; chaque pont accueille deux batteries,

l'une à tribord, l'autre à babord. Le tir simultané des canons d'une batterie s'appelle une *bordée*. A noter que sur la face arrière du gaillard d'arrière des grands vaisseaux, à leur partie basse, sous les balcons et galeries, sont aménagés des sabords dits "de fuite" permettant au vaisseau de tirer sur l'adversaire qui le prend en chasse (fig 6).

Les projectiles utilisés sont les **boulets métalliques en fer**, classés en fonction de leur poids en livres. Les plus lourds font 36 livres (18 kg). Viennent ensuite, par ordre décroissant, ceux de 24 et 18 livres. La propulsion des boulets est assurée par la **poudre noire**. **La cadence de tir** est faible en raison des lourdes manipulations imposées par l'absence de culasse mobile à l'arrière du canon qui n'apparaîtra dans la Royale qu'à partir de 1858. D'où la nécessité de recharger le canon en avant par la bouche à feu, ce qui ne permet pour un canon de 36 qu'un coup par cinq minutes. **La portée théorique** d'un tel canon est de 3,7 km. Mais compte tenu des mauvaises conditions fréquentes de visibilité et de navigabilité dues à l'état de la mer, de la mobilité des cibles (navires ennemis) et de la précision toute relative des canons à âme lisse, il est recommandé de n'ouvrir le feu qu'à partir de 1200 mètres, le maximum d'efficacité étant obtenu dans les 600 derniers mètres.

Le nombre de canons par batterie est en moyenne de 13 mais leur répartition sur les différents ponts dépend directement de leur poids, autrement dit de leur **calibre**. De manière à abaisser au maximum le centre de gravité des vaisseaux et renforcer ainsi leur stabilité, les canons les plus lourds les 36, sont positionnés sur le pont inférieur, les 24, sur le pont moyen et les 18 sur le pont supérieur.

D'une manière générale, les dimensions des vaisseaux et le nombre de leurs canons ont augmenté entre le début de la Royale, sous Richelieu, et la fin du XVII^e siècle. L'un des vaisseaux le plus répandu sera le **vaisseau de 74 canons** dont voici les caractéristiques techniques :

- **Dimensions** : longueur 52 m, largeur maxi 10 m, tirant d'eau 6 m.
- **Déplacement** : 1500 tonnes dont un tiers du à l'artillerie (pièces et munitions). Un canon de 36 pèse 4,5 tonnes.
- **Grand mât** : hauteur 34 m (immeuble de 11 étages), diamètre à la base 1,10 m, poids 15 tonnes.
- **Bois utilisé** : (coque 90%, mâture 10%) : 3 000 m³ correspondant à l'abattage de 260 arbres, ce qui explique la politique forestière de Colbert.
- **Voilure** : superficie de 2 425 m²
- **Equipage** : 750 hommes dont un capitaine commandant le vaisseau, 16 officiers d'état-major parmi lesquels un chirurgien et un aumônier, 93 officiers marinières, 525 matelots et 118 soldats.

II – LES FRÉGATES (fig. 11)

Il s'agit de navires dont l'architecture, la construction et l'équipement s'apparentent à celles des vaisseaux, mais sur un format réduit d'environ un tiers. La longueur moyenne est de 35 m, la largeur maximale de 7 m, le tirant d'eau de 4 m, le déplacement de 1000 tonnes, le nombre de ponts limité à un ou deux et l'artillerie réduite en nombre de canons (28 à 50) et en fonction de leur calibre (18, 12, 8).

La légèreté des frégates, combinée à une voilure généreuse, leur confère une vitesse et une maniabilité qui seront largement mises à profit dans une certaine forme de stratégie navale : la guerre de course.

Classification des navires de la Royale

Elle s'effectue à partir du nombre de canons embarqués sur le navire, ce qui permet d'isoler **cinq rangs** de navires :

- navire de 1^{er} rang : 90 à 110 canons
- navire de 2^e rang : 70 à 88 canons
- navire de 3^e rang : 56 à 66 canons
- navire de 4^e rang : 40 à 50 canons
- navire de 5^e rang : 28 à 35 canons

Les vaisseaux appartiennent aux trois premiers rangs, les frégates aux deux derniers.

L'ensemble des navires et des équipages mis à la disposition de Louis XIV a naturellement varié en fonction des combats engagés par la Royale, des pertes subies et du potentiel de construction navale des arsenaux. **A la mort de Colbert en 1683, avec 127 vaisseaux, 69 frégates et 50 galères, servis par 1200 officiers et 52000 marins, la France disposait d'une des plus puissantes flottes européennes de l'époque.**

Stratégie navale

Elle découle de **l'objectif fondamental de la Royale**, à savoir l'acquisition de la maîtrise des mers, qui sous-entend sa participation à la défense maritime de nos côtes du Levant et du Ponant, la protection des voies de communication empruntées par notre commerce extérieur et la garantie des liaisons indispensables de la France avec ses colonies.

Elle fait appel à **deux modalités d'exercice** ayant leur propre vocation : la guerre d'escadre et la guerre de course.

LA GUERRE D'ESCADRE

Rappel technique

La guerre d'escadre, encore appelée *guerre en ligne* consiste en l'affrontement au canon de deux escadres naviguant en parallèle, à portée de tir. Autrement dit, il s'agit d'un duel d'artillerie entre deux flottes ennemies obéissant à un protocole très précis. Les navires composant l'escadre doivent être préposés en ligne de file et **regroupés en trois corps** : un corps d'avant-garde ayant un rôle d'éclaireur, un corps central de bataille numériquement le plus important et un corps d'arrière-garde ayant pour mission de protéger l'escadre en cas de fuite ou d'assister les navires endommagés mais récupérables. Les navires sont séparés par une *encablure* (120 brasses = 200 mètres) et les corps d'escadre par trois encablures ce qui donne une idée de l'immense longueur d'une escadre en ligne : 13 *miles* (24 km) pour une escadre de 90 navires. Il est évident que la mise en ligne préalable des navires (fig. 12) et le maintien de cette ligne sont particulièrement délicats en raison des conditions météorologiques concernant la luminosité du jour, l'état de la mer ainsi que la direction et la force du vent. Les qualités manœuvrières du commandant de l'escadre et des équipages sont mises à rude épreuve. Une discipline de fer est requise pour exécuter

simultanément les ordres envoyés du navire-amiral : **de jour**, on communique à l'aide de signaux utilisant des pavillons. **La nuit**, les signaux sont remplacés par des coups de canon à blanc ou des éclairs de lumière émis par des fanaux installés à la poupe du navire au sommet du gaillard d'arrière. Durant le combat, la visibilité et par conséquent la précision de tir peuvent être compromises par **la fumée** induite par la canonnade utilisant la poudre noire. A noter que la direction du vent n'est pas neutre dans la dispersion de la fumée en particulier en cas de tirs rapprochés et multiples : par vent contraire, la fumée est rabattue sur les navires tireurs en les aveuglant plus ou moins, aux allures portantes la fumée est évacuée en direction de l'escadre adverse en la masquant. Par ailleurs le maintien de la ligne n'est pas toujours tenable une fois le combat engagé. La rupture de ligne peut conduire à un affrontement direct entre navires avec feu presque à bout portant et, à l'extrême, prise à l'abordage et combat corps à corps. La bataille de Trafalgar en est un bel exemple (rupture de l'escadre en ligne de Villeneuve par l'escadre de Nelson).

Des navires auxiliaires accompagnent habituellement les vaisseaux dans les combats en ligne, ce sont les **brûlots**. Il s'agit de petits navires bourrés d'explosifs et de substances incendiaires que l'on envoie au contact de vaisseaux ennemis. Les brûlots, en nombre restreint, sont positionnés à une certaine distance de l'escadre, hors de portée du feu adverse. Pilotés par des équipages réduits et particulièrement courageux, ils ne sont mis à feu et abandonnés à leur propre trajectoire qu'au dernier moment, c'est-à-dire le plus près possible de leur objectif. Chaque brûlot emporte une chaloupe qui sert à l'équipage pour rejoindre, à rames, l'escadre. On imagine l'héroïsme et le risque vital induits par la navigation sur brûlot.

Le concept de guerre en ligne, qui prit son essor au XVII^e siècle se maintiendra jusqu'au deuxième conflit mondial comme l'une des modalités principales de la stratégie navale. De même les vaisseaux les plus puissants des flottes de guerre, les emblématiques grands cuirassés tels que les français *Richelieu* et *Jean-Bart*, l'anglais *Hood*, l'allemand *Bismarck*, l'américain *New Jersey* et le japonais *Yamato* seront classés sous l'appellation générique de "navires de ligne".

Les grands marins de la guerre d'escadre

Deux grandes figures se détachent : par ordre chronologique, Duquesne et Tourville.

DUQUESNE 1610-1688 (fig. 13)

Né à Dieppe en 1610, Abraham Duquesne, bien que fils de marin (père capitaine de vaisseau) est au départ affligé d'un triple handicap pour accéder aux plus hauts grades dans la Royale : il est en effet roturier, pauvre et protestant. Son mérite en fut d'autant plus grand pour s'inscrire au firmament des marins du Grand Siècle.

C'est en **Méditerranée** qu'il remporte en 1636 son premier succès en participant à la libération, au large de Cannes, des Îles de Lérins indûment occupées par les espagnols.

En 1644, après avoir obtenu de Mazarin sa mise en disponibilité temporaire de la Royale, il s'engage en mer baltique **au service de la couronne suédoise** (reine Christine) en conflit avec le royaume de Danemark. Elevé dans la marine suédoise au grade de Vice-Amiral, le 13 octobre 1644 il concourt directement à la bataille navale de Fehmarn qui consacre la défaite de la marine danoise avec la mort de son amiral Pros Mund.

Auréolé de son succès danois, Il réintègre définitivement la Royale et reprend la mer à l'occasion de **la guerre de Hollande (1672-1678)**. Louis XIV et le roi d'Angleterre Charles II unissent, pour la première et unique fois, leurs forces navales pour s'opposer à la menace permanente qu'exerce sur leur commerce l'omniprésence de la puissante marine hollandaise armée par les Provinces-Unies. Ces dernières représentent la partie nord, protestante, des Pays-Bas espagnols, ayant fait sécession en 1579 et obtenu leur indépendance au traité d'Aix-la-Chapelle en 1668. Elles sont dirigées par le prince Guillaume d'Orange-Nassau ayant le titre de *Stathouder*. Sur le plan maritime, la guerre de Hollande est marquée par la bataille de Solebay, **7 juin 1672**, (fig. 14) en Mer du Nord, au large du Suffolk, sur la côte est de l'Angleterre. Sont en présence une escadre hollandaise de 75 vaisseaux, commandée par le célèbre amiral Ruyter et une escadre mixte franco-anglaise de 95 vaisseaux ayant à sa tête le Duc d'York, frère de Charles II et qui lui succèdera en 1685 sous le titre de Jacques II Stuart. Il a comme adjoint français l'amiral d'Estrées ayant lui-même sous ses ordres Duquesne commandant un corps de l'escadre française.

La bataille reste indécise sans perte notable des deux cotés. Ruyter rompt le combat et réussit à s'échapper. D'Estrées accusera vivement Duquesne de n'avoir pas obtempéré à ses ordres transmis par signaux, ce qui lui aurait permis de barrer la route à Ruyter. Duquesne a prétendu que les ordres de d'Estrées n'avaient pas été clairs. Etant donné le caractère ombrageux des deux protagonistes qui se détestaient cordialement, il est difficile de porter un jugement définitif sur ce procès en responsabilité. Cependant l'absence de victoire majeure obtenue par d'Estrées dans l'histoire navale du XVII^e siècle contrastant avec la grande notoriété acquise par Duquesne me paraît plaider en faveur de ce dernier.

Quoi qu'il en soit, Duquesne, après l'échec de *Solebay*, est provisoirement mis en veilleuse avant d'être envoyé quatre ans plus tard (1676) en Méditerranée au secours des siciliens révoltés contre l'occupant espagnol, épaulé au large par deux flottes : espagnole et anglaise. Duquesne va alors se couvrir de gloire. Le **22 avril 1676** il gagne la bataille d'**Agosta** (fig. 15), non loin de Syracuse, qui voit la défaite de la flotte hollandaise et la mort de son chef légendaire Ruyter. Cette retentissante victoire de Duquesne le hisse au pinacle de nos grands marins. Il devient le "Turenne des mers". Louis XIV lui adresse une lettre personnelle manuscrite de félicitations et ordonne que les honneurs militaires soient rendus à la dépouille mortelle de Ruyter dans tous les ports français où elle fera relâche à l'occasion de son rapatriement vers son pays natal. Le **2 juin 1676**, devant **Palerme**, Duquesne écrase la flotte espagnole qui perd aussi son chef Don Francisco de la Cerda. On doit à la vérité de dire que **Tourville**, alors sous les ordres de Duquesne mais à l'insu de ce dernier, exécuta une manœuvre habile qui accéléra la victoire.

Les victoires maritimes s'ajoutent aux victoires terrestres des armées de Turenne et de Condé sur Guillaume d'Orange et ses alliés autrichiens et allemands. Le traité de Nimègue (10 août 1678) termine la guerre de Hollande et consacre la victoire de Louis XIV qui rattache à la couronne de France la Franche-Comté et un certain nombre de places fortes dans les Flandres renforçant notre frontière nord.

En fin de carrière Duquesne conduit des missions de bombardement contre les ports d'Afrique du nord abritant les pirates "*Barbaresques*" qui sillonnaient la méditerranée en attaquant nos navires de commerce ou en se livrant à des expéditions

de rapines sur nos côtes. Tripoli et surtout Alger sont concernées par cette politique de représailles. **Alger est bombardé** à trois reprises : 12 juillet 1682, 18 juin et 21 juillet 1683.

Le dernier fait d'armes de Duquesne est le **22 mai 1684 le bombardement de Gênes** à qui l'on reprochait d'alimenter en armes et munitions les Barbaresques. Le Doge de Gênes, qui ne semblait pas avoir tenu compte de l'avertissement militaire délivré par Duquesne, fut contraint de venir à Versailles le 15 mai 1685 faire amende honorable aux pieds du Roi-Soleil, dans la somptueuse galerie des glaces récemment inaugurée.

Duquesne meurt brutalement à Paris, le 1^{er} février 1688, à 78 ans, victime de ce qu'on appelait jadis une attaque d'apoplexie, ce qui correspond de nos jours le plus souvent à un accident vasculaire cérébral.

Il serait impardonnable d'évoquer la brillante carrière de Duquesne sans rappeler un aspect essentiel de sa personnalité. **Fidèle à son roi, Duquesne le fut aussi à sa religion.** Protestant de naissance, il refuse d'abjurer en 1685 lors de la publication du très malheureux Edit de Fontainebleau révoquant l'heureux Edit de Nantes de 1598. Ce refus d'embrasser la religion catholique lui enlève tout espoir d'être promu par le roi au grade suprême d'amiral et le contraint normalement à se voir relevé de son titre de "lieutenant général des armées navales". Louis XIV, qui tient Duquesne en haute estime et l'avait anobli après sa victoire sur Ruyter, le reçoit affectueusement à Versailles, mais Duquesne demeure inflexible. Les plus grands personnages de l'Etat interviennent en sa faveur, dont Seignelay, Vauban et même Bossuet. Louis XIV, sans lui conférer le grade d'amiral, lui maintient, malgré l'Edit de Fontainebleau, son titre de lieutenant-général.

Entre les honneurs d'une promotion largement méritée et la fidélité à un idéal religieux exemplaire, Duquesne a choisi une voie authentiquement royale. Ce n'est pas pour rien qu'il est entré dans l'histoire sous l'appellation de "**Grand Duquesne**" et que son nom a servi à baptiser plusieurs grands navires de la Royale.

TOURVILLE 1642-1704 (fig. 16)

Issu d'une famille de haute aristocratie normande (sa mère est une La Rochefoucauld), Anne Hilarion de Cotentin, comte de Tourville, naît à Paris le 24 novembre 1642. Il est accepté à quatre ans par l'**Ordre de Malte** qui bénéficiait d'une prestigieuse école navale où était formée l'élite des marins de la République de Venise et des monarchies occidentales. Rappelons qu'en France la formation des officiers de marine ne fût vraiment instituée qu'après l'Ordonnance de Colbert de 1689. C'est donc à Malte que Tourville acquiert sa formation maritime initiale et en Méditerranée qu'il participe à ses premières opérations menées contre les Turcs par la République de Venise qui lui décerne une médaille de reconnaissance en or frappée de la citation suivante : "Invincible protecteur du commerce maritime".

De retour en France en 1666, il intègre la Royale avec le grade de Capitaine de vaisseau. De 1672 à 1676, il participe à la **Guerre de Hollande** sous les ordres de d'Estrées et surtout de Duquesne en s'illustrant, nous l'avons dit, à la bataille de Palerme par une habile manœuvre.

En 1679, à 37 ans, Tourville est nommé chef d'escadre et missionné pour amener de Toulon à Brest une mini-escadre de quatre vaisseaux, en vue de renforcer l'escadre du Ponant, la zone principale du combat naval étant devenu la Mer Océane, la Manche et la Mer du Nord. Les quatre vaisseaux sont parmi les plus beaux de la

Royale, en particulier le *Sans Pareil* sur lequel Tourville prend sa marque, accompagné de son fils, jeune lieutenant de vaisseau. Parti de Toulon le 2 mai 1679 l'escadre traverse la Méditerranée et franchit le détroit de Gibraltar sans encombre. Il en est de même de la remontée au large des côtes d'Espagne et du Portugal. Tout s'annonce pour le mieux lorsque le **21 octobre 1679** au large de Belle-Ile survient brutalement une **terrible tempête** à la limite du cyclone. Dans une mer déchainée les vaisseaux sont dans l'impossibilité de réduire la voile et deviennent ingouvernables. Le *Sans Pareil*, en partie démâté et la coque fissurée, coule. Tourville et une partie de son équipage ne doivent leur salut qu'au courage intrépide du capitaine Coëtlogon qui arrive à les récupérer sur son vaisseau l'*Arc-en-ciel*. Le reste de l'équipage, dont le jeune fils de Tourville, meurt noyé. Un autre vaisseau, le *Conquérant* coule à son tour, élevant à plus de 800 le nombre des tués. Un troisième vaisseau, le *Content* poursuit sa route mais s'échoue sur les côtes du Morbihan. L'*Arc-en-ciel* est en définitive le seul des quatre vaisseaux à rallier Brest. On ne tient pas rigueur à Tourville de ce dramatique accident naval qui relève plutôt d'une catastrophe naturelle et que l'on ne peut naturellement assimiler à une défaite militaire.

En 1682, l'année précédant la mort de Colbert (1683), il est nommé lieutenant-général des armées navales et en 1689 amiral, sous la magistrature de Seignelay qui avait succédé à son père en 1683 et tenait Tourville en haute estime C'est à ce poste qu'il va commander la Royale durant la deuxième grande guerre du règne de Louis XIV : **la guerre de la ligue d'Augsbourg (1688-1697)**. Rappelons qu'il s'agit d'un long conflit (guerre de 9 ans) entre la France et une coalition décidée à Augsbourg et réunissant l'Angleterre, la Hollande, le Saint-Empire germanique, l'Espagne régnant sur la partie sud des Pays-Bas et la Maison de Savoie. Elle est alimentée par deux motifs : l'un est la lutte contre l'expansionnisme français continental vers la Flandre, la rive gauche du Rhin et le Palatinat, l'autre est le désir de Louis XIV de restaurer sur le trône d'Angleterre Jacques II Stuart, de religion catholique, qui avait succédé à son frère Charles II décédé sans héritier en 1685. Cette succession est mal vécue à Londres par les nombreux protestants. Il s'ensuit des troubles débouchant sur une révolution chassant du trône en 1688 Jacques II qui se réfugie en France. Il est remplacé par Guillaume d'Orange, *stathouder* de Hollande, qui avait soutenu la révolution anglaise avant de franchir le Pas-de-Calais et accéder à la couronne britannique sous le nom de Guillaume III. Jacques II souhaite reconquérir son trône avec l'appui incontournable de Louis XIV, ne serait-ce que pour franchir la Manche, ce qui suppose la neutralisation des flottes anglaise et hollandaise, d'où la mise à contribution de la Royale à l'occasion des deux tentatives organisées par Jacques II.

La première se propose de reconquérir l'Angleterre après avoir au préalable pris possession de l'Irlande puis de l'Ecosse, pays à majorité catholique. La Royale se déploie en Manche sous forme d'une flotte commandée par Tourville réunissant les deux escadres du Levant et du Ponant, soit 75 navires. La flotte adverse commandée par Torrington, composée de deux escadres, anglaise et hollandaise, est inférieure en nombre de navires, 57, mais essentiellement aux dépens de l'arrière-garde, les deux corps principaux (avant-garde et corps central) étant voisins par leur puissance de feu : 4153 canons en face de 4600 canons français. La bataille navale se déroule **le 10 juillet 1690** au large du **cap Béveziers** (Beachy head pour les anglais) (fig.17) situé sur la côte du Sussex dans le nord de la Manche, non loin de Brighton. **Pour une fois sans subir de pertes, la Royale inflige une lourde défaite**

à son adversaire historique en le mettant en déroute après lui avoir coulé ou incendié 15 vaisseaux. Torrington rompt le combat et regagne la Tamise pour se mettre à l'abri. Londres vit très mal cette cuisante défaite et relève Torrington de son commandement. A Versailles, par contre, cette grande victoire navale est reçue avec enthousiasme. Certains, toutefois, reprocheront à Tourville, qui n'avait sans doute pas une âme de corsaire, de ne pas avoir pris en chasse la flotte gravement blessée de Torrington pour tenter de l'anéantir. Quoi qu'il en soit cette évolution heureuse du conflit sur le plan maritime n'est malheureusement pas suivie du même succès sur le plan terrestre. Certes Jacques II a pu avec son armée débarquer en Irlande après avoir traversé sans dommage la Manche mais il échoue devant Londonderry avant d'être sévèrement battu par Guillaume III à La Boyne le 11 juillet 1670, ce qui l'oblige à se réfugier à nouveau en France.

Mais Louis XIV ne renonce pas à restaurer Jacques II sur le trône d'Angleterre. En 1692 un nouveau plan est élaboré prévoyant l'expédition de Jacques II avec une armée de 20 000 hommes pré-positionnée à Saint-Vaast, au voisinage de **La Hougue**, petit port situé à proximité de la pointe nord-est du Cotentin. Ce port bénéficie d'une baie permettant d'accueillir les navires de guerre ainsi que les navires marchands nécessaires au transport de Jacques II avec son corps expéditionnaire. Il est prévu un franchissement de la Manche en direction, non plus de l'Irlande, mais de l'île de Portland sur la côte sud de l'Angleterre. Là encore, la Royale est mise à contribution pour écarter la menace que fait peser la Royal Navy britannique sur la libre navigation sur la Manche. Pour ce faire Tourville dispose des 44 navires de l'escadre du Ponant basée à Brest. Il attend, par ailleurs, le renfort de 30 navires de l'escadre du Levant que d'Estrées doit lui amener de Toulon. Ce dernier est hélas retardé par une tempête en Méditerranée et des vents contraires dont le fameux noroît qui le freine dans sa remontée de l'Atlantique. Louis XIV ordonne à Tourville le 26 avril 1692 d'appareiller de Brest sans attendre le renfort de d'Estrées et de se rendre à La Hougue. Tourville, réticent mais obéissant, quitte Brest le 12 mai avec une flotte réduite à 44 navires armés de 3240 canons et, près d'arriver à destination, rencontre le **29 mai 1692**, au large de **Barfleur** (fig. 18), à 10 km de La Hougue, une impressionnante escadre anglo-hollandaise de 88 navires porteurs de 6750 canons, commandée par Russel. Malgré cette différence du simple au double, Tourville livre durant douze heures une bataille acharnée mais indécise. Bien qu'il ait infligé à Russel la mise hors de combat de deux navires sans avoir lui-même subi de pertes il préfère, devant la disproportion des forces engagées et l'épuisement des équipages, ordonner, la nuit venue, la retraite vers les ports de Saint-Malo et Brest. Ce repli va donner lieu à de tragiques événements. Certes 22 navires arrivent à rejoindre Saint-Malo et 7 Brest, mais 15, soit 30%, seront perdus dans de bien tristes conditions. Suite à des vents contraires et le retrait des eaux à marée basse réduisant la hauteur du niveau de la mer, les trois plus belles unités de l'escadre, dont le splendide *Soleil Royal*, vaisseau amiral, s'échouent au voisinage de Cherbourg. Tourville, la mort dans l'âme, après avoir fait évacuer les équipages, les incendie pour éviter leur capture par les Anglais. Les 12 navires restants s'échouent dans la baie de La Hougue où les Anglais, montés sur des chaloupes viennent les incendier. Fort heureusement les équipages avaient pu être récupérés. Il est classique d'évoquer ce dramatique événement de notre histoire navale sous l'appellation de "**désastre de La Hougue**". Ce jugement peut paraître excessif si l'on considère le déséquilibre initial des forces en présence, le comportement exemplaire de Tourville durant la

bataille de Barfleur, la sauvegarde de 70% des navires qui ont pu rejoindre Saint-Malo et Brest, enfin la récupération des équipages. Il n'en reste pas moins que la volonté de Louis XIV de rétablir la dynastie des Stuarts sur le trône d'Angleterre s'est évanouie cependant que la Royal Navy s'est hissée au rang de première puissance maritime mondiale.

Louis XIV, qui avait privé Tourville du renfort de d'Estrées dont la présence à Barfleur aurait pu changer l'issue de la bataille, ne lui tient pas rigueur de sa défaite et l'élève l'année suivante, le 17 mars 1693, à la dignité de Maréchal de France.

Le dernier grand exploit naval de Tourville, qui le vengera quelque peu de La Hougue est la **bataille de Lagos (17 juin 1693)** encore appelée "bataille du convoi de Smyrne". Chaque année est organisé, sous l'égide de la couronne britannique, un immense convoi de plus de deux cents navires marchands assurant les échanges commerciaux entre l'Angleterre, la Hollande, les pays d'Europe du nord et l'Orient. La protection de ce convoi est confiée à la Royal Navy qui mobilise une escadre commandée en juin 1693 par Russel. Tourville, parti de Brest avec son escadre le rencontre le 17 juin au large de Lagos petit port situé non loin de la pointe sud-ouest du Portugal. Sans la moindre perte Tourville bouscule Russel et détruit 90 navires représentant 30 millions de livres.

Par la suite Tourville ne dirige plus de grandes batailles et meurt à Paris le 23 mai 1701 à l'âge de 59 ans. Il repose en l'église Saint-Eustache, près de celui qui n'avait jamais cessé de l'admirer et de le soutenir, Jean Baptiste Colbert.

LA GUERRE DE COURSE

Rappel technique

A l'inverse de la guerre d'escadre qui voit s'opposer deux flottes militaires lourdement armées, la guerre de course consiste à prendre en chasse les navires de commerce ennemis en vue de leur capture ou, à défaut, de leur destruction ou du paiement d'une rançon. Il s'agit, en somme, d'une forme de **guerre économique**.

Contrairement à la piraterie et à ce que l'on appelle aux Antilles la flibuste, **la guerre de course obéit à des règles très précises** mentionnées dans l'Ordonnance de Colbert de 1683. Le chef de course, auquel est conféré le titre de *Corsaire*, reçoit de l'Amiral de France, au nom du Roi, une "**lettre de marque**", sorte de "lettre de mission" qui l'autorise, pour une période limitée habituellement à quatre mois, à s'attaquer exclusivement aux navires de commerce battant pavillon ennemi, en vue de les ramener sous escorte vers un port français. Une solution de rechange existe en cas de faible capture, c'est le paiement d'une **rançon** au prorata de la valeur de la cargaison minutieusement inspectée. En cas de refus d'obtempérer c'est la destruction du bateau avec récupération de l'équipage. A noter que le pillage des navires arraisonnés est rigoureusement interdit.

Les navires utilisés pour la guerre de course sont moins armés et plus voilés, donc plus légers et rapides que les vaisseaux de la guerre d'escadre. Il s'agit de frégates légères à un pont, plus rarement à deux. Leur équipage, outre des matelots aguerris, comprend des soldats formés pour l'éventuel abordage, ancêtres de nos commandos. Les frégates engagées pour une opération sont peu nombreuses, constituant une flottille, sorte de meute comparable à celle des sous-marins allemands

engagés dans la bataille de l'Atlantique du premier et surtout du deuxième conflit mondial.

Le bénéfice des prises ramenées au port est réparti de manière réglementaire : 10% revient à l'Amiral, 60% au Trésor royal et 30% aux équipages dont 10% au chef corsaire.

Les grands corsaires

JEAN BART 1650-1700 (fig. 19)

Né dans une famille de marins le 21 octobre 1650 à Dunkerque qui n'était pas encore française et le deviendra en 1662 suite à son achat par Louis XIV à Charles II d'Angleterre, après une formation initiale et ses premiers combats dans la flotte hollandaise de Ruyter, il s'engage dans la Royale et participe à la guerre de Hollande (1672-1676) en qualité de corsaire. A ce titre il concourt à la capture de plus de cinquante navires.

En mai 1689 un convoi se rendant de Dunkerque à Brest est escorté par deux frégates légères dont l'une, *La Raillieuse* est commandée par Jean Bart, l'autre par un grand marin, Forbin. Le 27 mai le convoi est attaqué par deux vaisseaux anglais lourdement armés. Le feu anglais se concentre sur les deux frégates françaises qui sont battues. Leurs commandants, faits prisonniers, sont incarcérés au fort de Plymouth. Onze jours plus tard, ils s'évadent sur un canot, à la barbe de l'escadre anglaise, Jean Bart, qui parlait anglais, ayant crié qu'il allait à la pêche. Ils traversent la Manche à la rame, Jean Bart étant seul à la manœuvre. Forbin, blessé, n'est d'aucun secours. Ils débarquent non loin de Saint-Malo après trois jours harassants de navigation.

En 1691, les Anglais avec une escadre de quarante vaisseaux bloquent le port de Dunkerque dans le cadre de la politique de blocus des ports français décidée durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg. Dunkerque remplit deux fonctions essentielles : la première, de nature militaire, est celle de base de la guerre de course qui domine la stratégie navale en Mer du Nord, la seconde est la vocation marchande du port qui demeure le premier point d'arrivée du commerce du Nord et de la Baltique. Sa sauvegarde, faisant appel à une protection navale, devient primordiale dans les années 1690 où de très mauvaises récoltes liées à d'affreuses conditions climatiques entraînent une famine qui fera 1 500 000 morts.

Jean Bart, avec une flottille de sept frégates, force le blocus anglais et continue de plus belle ses sorties de corsaire en infligeant de lourdes pertes aux navires anglais et hollandais. Son plus glorieux fait d'armes est sans conteste la **victoire du Texel du 29 juin 1694** (fig. 20). Louis XIV, pour combattre la famine, avait acheté à la Norvège une énorme quantité de blé qui était acheminée vers Dunkerque par un immense convoi de 170 navires bénéficiant d'une faible escorte scandinave. Jean Bart, qui allait à sa rencontre le trouve au large de l'île du Texel (île de La Frise, archipel situé au nord-ouest de la Hollande) capturé par une escadre hollandaise de huit vaisseaux ayant une puissance de feu de 388 canons, alors qu'il ne dispose sur ses sept frégates que de 222 canons par ailleurs de plus faible calibre. Sans hésiter, sans laisser à l'adversaire le temps de s'organiser, Jean Bart hisse sur son bateau au sommet du mât d'artimon le pavillon bleu qui signifie à l'*abordage*. Les frégates foncent sur les vaisseaux hollandais qui n'ont pas le temps de mettre en branle leur artillerie. Les trois principaux vaisseaux dont celui de l'amiral de Vries

commandant l'escadre hollandaise sont abordés au sabre et mis hors de combat. Les cinq autres, plus ou moins endommagés prennent la fuite. On ne déplore aucune perte de navire du côté français et seulement seize morts alors que les Hollandais en comptent trois cents et de nombreux blessés dont l'amiral de Vries, grièvement atteint et mort à Dunkerque le 1^{er} juillet 1694, non sans avoir rendu hommage à son vainqueur.

La victoire du Texel a en France un retentissement considérable. Jean Bart est célébré comme celui qui "sauva la France en lui donnant du pain". Une cantate lui est dédiée. Louis XIV le nomme "Chef d'escadre", le reçoit à Versailles, lui remet la croix de chevalier de l'Ordre de Saint-Louis et l'anoblit avec cette citation : *De tous les officiers qui ont mérité l'honneur d'être anoblis il ne s'en trouve pas qui s'en soit rendu plus digne que mon cher et bien aimé Jean Bart*. Ultime faveur royale et non des moindres, Jean Bart est autorisé à mettre au centre de son blason une fleur de lys en or.

Les deux années suivantes (**1695 et 1696**) Jean Bart se consacre à la défense des ports, notamment celui de Saint-Malo, deuxième grand port des corsaires avec celui de Dunkerque et continue sa guerre de course en Mer du Nord. C'est ainsi que le **17 juin 1696** il remporte contre les hollandais la bataille du **Dogger Bank**. A la pointe nord-est de cet immense banc de sable immergé à 10 mètres en moyenne de profondeur, il rencontre un convoi de 112 navires marchands escortés par une escadre hollandaise de 14 vaisseaux. Malgré la faiblesse de sa propre escadre limitée à sept frégates, Jean Bart engage le combat, neutralise 4 vaisseaux et capture 24 navires marchands. **En 1697 il escorte le prince de Conti** promis au trône de Pologne et le débarque à Dantzig où il apprend que c'est finalement un concurrent germanique Frédéric-Auguste de Saxe qui a été élu.

Jean Bart qui était apparemment en excellente santé est emporté en quatre jours par une probable infection respiratoire aigüe (pneumonie ?). Il décède prématurément dans la ville où il était né le 27 avril 1702. Il n'avait que 51 ans, ce qui ne lui permettra pas de participer à la Guerre de Succession d'Espagne (1701-1714).

DUGUAY-TROUIN 1673-1726

Né le 10 juin 1673 à Saint-Malo dans une famille d'armateurs, René Duguay-Trouin mène une intense guerre de course contre les anglais, les hollandais et les portugais au large des côtes d'Angleterre, d'Irlande, du Portugal, du Spitzberg et du Brésil. De **1692 à 1709** on lui doit, au total, la capture de **16 bâtiments de guerre et de plus de 300 navires marchands**. A noter qu'en mai 1694, soit cinq ans après Jean-Bart (mai 1689), il est fait prisonnier par les anglais près des îles Sorlingues (Scilly), au large des Cornouailles et interné, comme Jean-Bart, à Plymouth. A l'instar de son illustre aîné, il s'évade avec l'aide d'une jeune anglaise qu'il aurait séduite et retourne en France selon un parcours certainement moins héroïque que celui de Jean-Bart

C'est en **1711** que Duguay-Trouin réalise son plus grand exploit en menant à bien **l'expédition de Rio de Janeiro** organisée en représailles de l'assassinat par les portugais du capitaine Duclerc qu'ils avaient capturé en 1710. A la tête d'une petite escadre de 7 vaisseaux et 5 frégates emportant 6369 hommes dont 1500 soldats, à l'issue d'une traversée de trois mois au départ de La Rochelle, il débarque à Rio le

12 septembre 1711. Après avoir neutralisé la défense portugaise, il rançonne la ville, met hors de combat 6 navires de guerre (4 vaisseaux et 2 frégates) et s'empare de 60 navires marchands. Ce qui lui permet de revenir en France avec un butin considérable en débarquant à Brest le 6 février 1712. A signaler que ni à l'aller, ni au retour de ces longues traversées, Duguay-Trouin n'a rencontré aucun bâtiment de guerre hostile, en particulier portugais.

Mis à part le bombardement de Tripoli en 1731 ayant permis la libération de nombreux prisonniers des pirates barbaresques, la carrière maritime de Duguay-Trouin se poursuit sans éclat notable. Il décède à Paris le 27 septembre 1736 après avoir rédigé ses *Mémoires* venant enrichir l'histoire navale de son temps.

DUCASSE 1645-1715

Né à Pau en 1645 Jean-Baptiste Ducasse commence sa carrière à la Compagnie du Sénégal dont la vocation principale, la traite négrière, n'a rien de reluisant. Dès son admission dans la Royale il se consacre à la course le long des côtes de l'Afrique Occidentale. Mais l'essentiel de sa carrière se développe aux **Antilles** où s'affrontent en permanence les flottes de guerre de France, d'Espagne, d'Angleterre et de Hollande, sans compter les flibustiers de tous bords qui font régner une terreur maritime constante. La Royale joue un rôle éminent non seulement dans la protection des convois marchands français mais encore dans l'affirmation de la souveraineté française sur certaines îles convoitées par d'autres puissances européennes. Il en est ainsi de la Guadeloupe attaquée par une escadre anglaise en 1690 et de Saint-Domingue que Ducasse conquiert en 1691 avant d'en devenir le Gouverneur. De même, en soumettant la guerre commerciale maritime aux règles des corsaires il diminue le quasi monopole qu'avait la flibuste, sans avoir naturellement la prétention de l'éradiquer.

Reste une activité parallèle de Ducasse au service du jeune **roi d'Espagne Philippe V** qui doit sa couronne à son grand-père Louis XIV. En pleine guerre de Succession d'Espagne les finances de Madrid sont au plus bas et l'or des colonies espagnoles d'Amérique particulièrement bienvenu. C'est donc en plein accord avec Louis XIV que Ducasse escorte avec succès à trois reprises (1705, 1708, 1711) les convois de galions espagnols ramenant l'or d'Amérique. Ce qui lui vaudra d'être remercié par le prestigieux collier de la Toison d'or.

Atteint d'une maladie chronique non précisée, il décède à Bourbon-l'Archambault le 25 juin 1715.

CASSARD 1679-1740

Né à Nantes le 30 septembre 1679, Jacques Cassard est, parmi les grands corsaires, l'un des plus habiles manœuvriers et des plus audacieux. Ses multiples exploits se produiront, durant la Guerre de Succession d'Espagne (1701-1715). Après une première période de victoires modestes mais significatives au large des côtes d'Irlande (1707-1708) sa carrière exceptionnelle se développe sur deux théâtres d'opération : la Méditerranée et la Mer des Antilles.

En **Méditerranée**, il capture en avril 1709 au large de Tabarka (Tunisie) un convoi de 25 navires qu'il amène à Marseille après avoir mis en fuite l'escadre anglaise d'accompagnement. En janvier 1710 il assure avec succès la protection d'un convoi de blé en provenance de Tunisie, destiné à combattre la famine qui menace la Provence. La même année, il s'empare de 85 navires d'un convoi de Smyrne et

de 2 vaisseaux de l'escorte anglaise, pour ramener l'ensemble à Toulon. En 1711, au large des côtes d'Espagne, il capture, malgré une forte escorte anglaise, un convoi de 43 navires qu'il dérouta vers le port de Peníscola.

Aux **Antilles** l'activité se déroule en complément de celle de Ducasse. Elle est dominée par une ordonnance de Louis XIV du 2 décembre 1711 donnant à Cassard une petite escadre de 6 vaisseaux pour aller ravager toutes les colonies anglaises, hollandaises et portugaises de la région. Ainsi durant 27 mois, après avoir effectué un raid aux îles du Cap vert, Cassard parcourt la mer des Antilles, de la Jamaïque au Surinam en se livrant sans doute à de légitimes combats contre les flottes et les ports ennemis, à d'acceptables captures de navires marchands, mais aussi à de très probables actes de piraterie qu'il est impossible, de nos jours, de légitimer. Une lumière, toutefois, dans ce tableau mitigé : les flibustiers qui ont été sévèrement touchés dans leur mafieuse activité.

Après le Traité d'Utrecht (11 avril 1715) ayant mis fin à la guerre de Succession d'Espagne et la mort de Louis XIV survenue quatre mois et demi plus tard (1^{er} septembre 1715) Cassard se trouve en quelque sorte en "chômage technique" et retourne en France. Commence alors une longue période d'inactivité maritime doublée d'ennuis judiciaires. Estimant ne pas avoir été justement rémunéré pour ses activités de corsaire, notamment par les armateurs marseillais, il intente d'interminables procès et devient de plus en plus irascible. Taxé de folie en 1736, il est interné en bordure de Somme au fort de Ham où il décède le 21 janvier 1740, soit un siècle avant que ce même fort accueille un autre illustre personnage, le futur Napoléon III.

Conclusion

Le remarquable outil forgé par Richelieu, les Colbert, Vauban et les Pontchartrain a été magnifiquement utilisé par les grands marins qui ont largement contribué à la gloire de Louis XIV.

Pour la première fois de son histoire la France accède au rang de puissance maritime capable de rivaliser avec les deux nations, surtout l'Angleterre, qui dominent la mer, après l'affaiblissement de l'Espagne dont la flotte ne s'est pas relevée de l'échec, en 1588, de l'*Invincible Armada*.

Toutefois le maintien de flottes d'escadre, aussi bien au Levant qu'au Ponant représente une lourde charge financière qui ne pourra être correctement assurée à la fin du long règne de Louis XIV marqué par les nombreux conflits ayant épuisé le trésor royal. L'Angleterre, n'ayant aucune frontière terrestre à défendre, pourra continuer à consacrer l'essentiel de ses crédits militaires à la *Royal Navy* en la maintenant au rang de première puissance maritime du monde. L'affaiblissement de notre "Royale", marchant de pair avec notre déclin colonial sous Louis XV, sera temporairement effacé par notre plus grand "monarque de la mer" Louis XVI. Ce qui nous paraît justifier la présentation de la marine de Louis XVI dans un prochain exposé.

BIBLIOGRAPHIE

Martine Acerra et André Zysberg, *L'essor des marines européennes 1680-1790*. Sedes 1997.

Jean Boudriot, *Le vaisseau de 74 canons Ancre* (4 tomes) Ancre 1997-2001

Jean Boudriot et Hubert Berti *Artillerie de mer ; France 1650-1850* Ancre 1992

Daniel Dessert, *La Royale : vaisseaux et marins du Roi-Soleil*. Fayard 1996

Daniel Dessert, *Tourville*. Fayard 2002

H.E. Jenkins, *Histoire de la marine française*. Albin Michel 1977

Nicolas Siméon, *Louis XIV et la mer* Thalassa, Conti 2007

Etienne Taillemite, *Les hommes qui ont fait la marine française*. Perrin 2008

Michel Vergé-Franceschi, *Abraham Duquesne, huguenot et marin du Roi-Soleil* France-Empire 1992.

Patrick Villiers, *Jean Bart, corsaire du Roi-Soleil* Fayard 2013

Patrick Villiers, *Les Corsaires* Jean-Paul Gisserot 2007



Figure 1 : Galère La Réale : proue



Figure 2 :
Galère La Réale : poupe



Figure 3 : Galéasse génoise



Figure 4 : Galère du XVII^e siècle



Figure 5 :
Figure
de proue
J. Boudriot :
Le vaisseau
de 74
canons.



Figure 6 :
Gaillard
d'arrière du
Soleil Royal,
face posté-
rieure. Noter
les fanaux au
sommet et les
sabords de fuite
en bas. N.
Siméon : Louis
XIV et la mer.

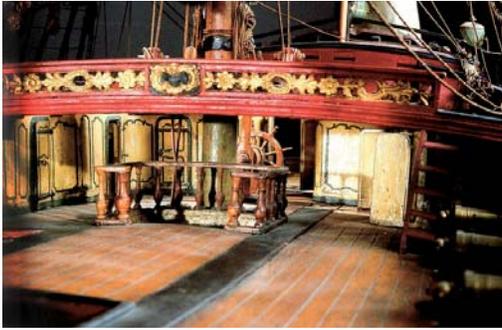


Figure 7 : Gaillard d'arrière
Poste de timonerie et dunette.
Musée national de la marine.

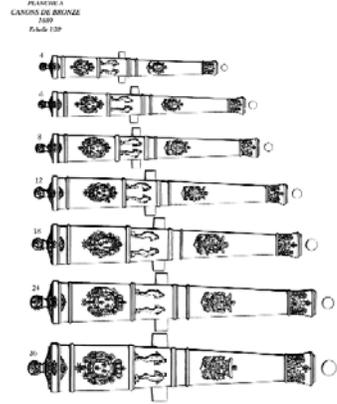


Figure 8 : Canons de bronze
J. Boudriot :
L'artillerie de mer 1650-1850.

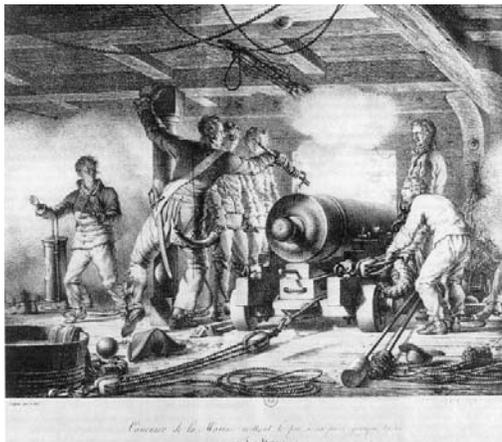


Figure 9 : Canon de 36
en phase de tir
J. Boudriot : L'artillerie
de mer 1650-1850



Figure 10 : Vaisseau 3 ponts
Mâture et voilure
J. Boudriot : Le vaisseau de 74 canons

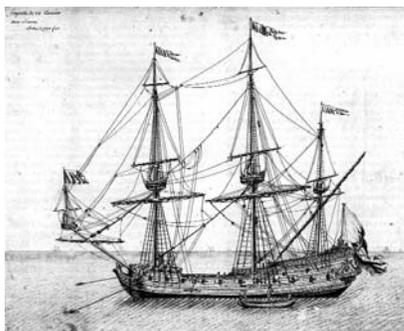


Figure 11 : Frégate
J. Boudriot : La frégate

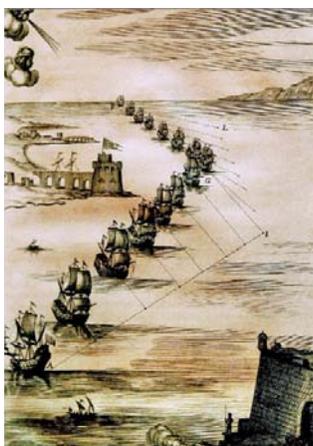


Figure 12 :
Mise en
ligne de file
N. Siméon :
Louis XIV
et la mer.
Conti,
Thalassa



Figure 13 :
Duquesne
(1610-1688)



Figure 14 : Bataille de Solebay (7 juin 1672)

*Figure 15 :
Bataille d'Agosta
(22 avril 1676)*



*Figure 16 :
Tourville
(1642-1704)*

*Figure 17 :
Bataille de
Béziers
(10 juillet 1690)*





Figure 18 :
Bataille de Barfleur
(29 mai 1692)



Figure 19 :
Jean Bart
(1650-1700)



Figure 20 :
Bataille du Texel
(29 juin 1694)