

L'entrée dans l'époque moderne est marquée par les règnes concomitants de souverains exceptionnels: François Ier, roi de France de 1515 à 1547 ; Charles Quint, roi d'Espagne de 1515 à 1557, et empereur du Saint Empire romain germanique de 1519 à 1556 ; Henri VIII, roi d'Angleterre et d'Irlande de 1491 à 1547 ; Soliman le Magnifique, sultan ottoman de 1520 à 1566.

L'activité maritime est intense. Les trois monarques européens participent à la course aux grandes découvertes avec les moyens navals et financiers dont ils peuvent disposer: importants pour l'Espagne, modestes pour la France et réduits pour l'Angleterre pays assez pauvre et peu peuplé. En Méditerranée, les pays riverains vont s'opposer par l'intermédiaire des deux plus fameux marins du temps, Kheir el Dyn Barberousse et Andrea Doria qui vont se combattre jusque tard dans leur âge.

Pendant la première moitié du XVe siècle, François Ier va développer une politique en deux volets pour contrer Charles Quint et chercher à assurer la liberté de trafic avec les Indes.

A la suite d'une série d'échecs militaires sur terre le Roi Très-Chrétien cherche le soutien de l'Empire ottoman et établit des relations diplomatiques avec lui. Il poursuit des objectifs tout à la fois stratégiques et commerciaux. Ne disposant pas d'une marine de guerre permanente, il cherche dans un premier temps à obtenir l'appui de la puissante flotte turque pour attaquer l'Italie par la mer. Il veut également développer le commerce vers l'Asie passant par les routes traditionnelles en négociant des accords marchands préférentiels avec les ports du Levant sous domination ottomane.

Enfin, soucieux de pouvoir disposer d'une route alternative indépendante de toute tutelle étrangère et affirmer les droits de la France outre mer face aux Ibériques, il envoie plusieurs missions maritimes d'exploration à la recherche du passage du Nord-Ouest.

En Méditerranée, l'alliance navale avec les Turcs n'atteint pas les objectifs fixés ; c'est un échec stratégique. Elle conduit pourtant à la signature en 1544 d'un traité de paix entre le Saint-Empire romain germanique et le royaume de France ; elle permet aussi d'établir d'une ambassade permanente à Constantinople, préalable diplomatique qui permettra la signature

de Capitulations en 1569.

En Atlantique, à défaut de découvrir une nouvelle voie maritime vers les Indes, Jacques Cartier donne le Canada à la France.

1. Facteurs historiques médiévaux

Selon l'amiral Auphan, « Quand on comprime à l'extrême, l'histoire de la Méditerranée se réduit aux tableaux d'un diptyque : celui où la civilisation chrétienne s'est élaborée au sein de l'ordre romain et celui où une intruse, la civilisation musulmane, est venue l'attaquer et a essayé de la dominer, créant un déséquilibre qui dure encore. L'assaut de l'islam a été conduit d'abord par les Arabes (sept siècles) ensuite par les Turcs ottomans (cinq siècles)¹. »

La reconquête menée au VI^e siècle sous Justinien, empereur romain d'Orient, restaure la quasi totalité du territoire romain. L'ensemble des îles de la Méditerranée et la plus grande partie de ses côtes sont sous domination byzantine et donc chrétienne quand l'islam apparaît.

« Le 8 juin 632, selon la biographie traditionnelle, le Prophète mourut après une brève maladie. Son œuvre était immense. Il avait apporté aux peuples païens de l'Arabie occidentale une nouvelle religion, de niveau beaucoup plus élevé que le paganisme qu'elle remplaçait, grâce à son monothéisme et à ses doctrines éthiques. Il avait doté cette religion d'une révélation qui allait devenir avec les siècles le bréviaire de pensée et d'action pour d'innombrables millions de croyants. Mais il avait fait plus encore : il avait établi une communauté et un État bien organisé et bien armé, dont la puissance et le prestige étaient désormais l'élément prédominant en Arabie². »

Le Prophète n'a laissé aucune instruction pour sa succession. C'est son beau-père Abou Bakr, qui est coopté. Il se voit donner le titre de *Khalifa* (ou député du Prophète), transposé en Europe sous la forme de calife. Cette élection inaugure la grande institution historique du Califat. Son général en chef, Khalid ibn al-Walid décide de sa propre initiative la suite des opérations en fixant un programme d'expansion militaire qui débute par la victoire d'Aqraba

en 633 qui assoit l'autorité du gouvernement de Médine sur les Arabes. Les Romains subissent une série de défaites sur terre à partir de 634, dont la plus cuisante sur le Yarmouk en 636 qui livre aux Arabes l'ensemble de la Syrie et de la Palestine. En 655 ou 656, les Arabes remportent aussi une victoire navale surprenante sur les Byzantins au large de Phoenix en Lycie à la bataille dite « des mâts »³

Cent années seulement séparent la mort du Prophète de la bataille de Poitiers, point d'arrêt à l'avancée de l'islam en Occident. Vers l'Orient, l'empire omeyyade s'étend jusqu'aux rives de l'Indus. Cette conquête est pérenne, car l'Espagne et Israël exceptés, aucun territoire n'a été perdu depuis.

De 1096 à 1291, les Croisades ramènent une présence chrétienne en terre sainte, quatre cent soixante ans après la défaite de Yarmouk.

« La croisade était une réponse tardive à la *jihâd*, « la Guerre sainte » pour l'Islam ; son objectif était de récupérer par la guerre ce qui avait été perdu par la guerre, pour libérer les lieux saints de la chrétienté et pour les ouvrir de nouveau sans entrave aux pèlerinages chrétiens⁴ ».

Bien que la voie maritime soit très empruntée par les croisés, ils ne sont jamais attaqués sur mer, tant la suprématie navale chrétienne est à présent totale.

L'échec militaire final des croisades a pourtant des retombées économiques positives : « Le principal effet durable des croisades, pour l'ensemble de la région, affecta les échanges. Des colonies de marchands occidentaux s'étaient établies dans les ports du Levant sous l'autorité des Latins. Ils survécurent à la reconquête musulmane et développèrent un commerce considérable d'exportations et d'importations⁵ ».

Ce commerce va se perpétuer, en particulier grâce à l'empire Byzantin, trait d'union avec l'Occident.

B- L'Europe et la Méditerranée à l'aube du XVIe siècle

La prise de Constantinople en 1453, soit trente-neuf ans seulement avant la fin de la *reconquista* espagnole, met fin à un millénaire d'Empire romain d'Orient et à la transformation de l'État ottoman en un empire musulman de longue durée, à cheval sur trois continents et héritier du Califat⁶ en 1516 en raison de la conquête de l'Égypte. Il se heurte alors à Venise, grande puissance maritime méditerranéenne qui possède la plupart des îles de mer Égée, la Crète, a également une présence côtière en Morée et se rend maîtresse de Chypre en 1489.

1. Les guerres européennes

Pendant la période considérée, l'Europe est en proie à une suite quasi ininterrompue de conflits majeurs.

- De 1494 à 1517, les guerres d'Italie opposent le Royaume de France aux États italiens.
- À partir de 1519 jusqu'en 1559, la France va lutter pour défendre son existence et pour abaisser la maison d'Autriche, c'est-à-dire l'Autriche et l'Espagne étroitement unies. C'est pendant cette période que François 1^{er} nouera une brève alliance maritime avec l'Empire ottoman.

Les guerres que se livrent les pays européens sont vitales pour ceux-ci. Sur mer, elles prennent toujours le pas sur la lutte contre les Ottomans et les Barbaresques qui ravagent pourtant les côtes.

2. Venise, grande puissance méditerranéenne

La chute de Constantinople menace l'hégémonie maritime de Venise. Elle s'était enrichie en effectuant avec la capitale romaine le commerce des huiles et des soieries.

Centre commercial et financier, Venise est la plus grande puissance du monde à la fin de la

période médiévale. En 1423, le doge Mocenigo analyse dans un discours les éléments de la prospérité de la cité : 190 000 habitants, 16 000 ouvriers dans l'industrie de la laine, 3000 dans celle de la soie, 17 000 employés à l'arsenal, 25 000 marins, 3000 navires de commerce, 300 bâtiments de guerre⁷.

Le commerce entre Venise, le Levant et l'Asie continue de se développer pendant tout le XVIe siècle. Ce n'est qu'au XVIIe qu'il est éclipsé par celui des Portugais⁸.

3. L'Espagne et l'Empire ottoman, champions de la chrétienté et de l'islam

Par une sorte de mouvement de balancier, un jusant de la présence musulmane à l'extrémité occidentale de la Méditerranée, qui s'achève en 1492 par la prise de Grenade, paraît répondre au flot dans le bassin oriental, marqué par la prise de Constantinople en 1453. Les côtes sud du bassin occidental de la Méditerranée et tout le pourtour du bassin oriental sont sous emprise musulmane.

Selon le professeur Veinstein, l'Empire ottoman se réclame haut et fort de l'islam. Il prétend, incarner l'État islamique par excellence ; être au premier rang des États musulmans, le défenseur de l'orthodoxie sunnite dans sa version hanafite. Enfin, il prétend être le champion de la guerre sainte pour étendre indéfiniment sa domination sur les pays infidèles⁹. Les États barbaresques d'Alger, de Tunis et de Tripoli vont devenir des régences en faisant allégeance à l'Empire ottoman au XVIe siècle. Bien que la domination soit plus formelle que réelle, elles adopteront son approche politique et spirituelle.

En 1518, Khaïr el-Dyn, renégat fils d'un potier de Mytilène, maître d'Alger fait appel au sultan ottoman Selim et lui offre, en échange de son aide, de placer ses possessions et lui-même sous sa domination. Il se voit décerner le titre de pacha et devient *beylerbey* (gouverneur de province). Le sultan lui envoie plusieurs milliers de soldats aguerris équipés d'artillerie. « Ainsi se trouve constituée la force militaire, qui, soutenue par la Sublime Porte, associant la maîtrise navale des corsaires avec la puissance et l'efficacité d'une armée de terre moderne et disciplinée, restaure l'ordre religieux et politique de l'islam au Maghreb¹⁰ ». Ces troupes terrestres vont servir à la protection d'Alger, permettant aux corsaires d'agir en étant

certains de pouvoir retrouver leur sanctuaire au retour de croisière et à Barberousse d'assumer le poste de Kapudan Pacha et de commander en chef la flotte ottomane de 1535 quasiment jusqu'à sa mort en 1546, à l'âge de 80 ans.

Par son action politique, l'Espagne cristallise les aversions et les envies.

Haine des musulmans espagnols et des morisques expulsés de façon massive d'une terre qu'ils avaient conquise sept à huit siècles auparavant ; détestation des habitants des Provinces-Unies prêts à aider les ennemis de leurs occupants ibériques. Dans la seconde moitié du XVIe siècle, s'y joindront l'exécration des Anglais menacés d'être ramenés à la soumission à Rome par la force, attisée par la frayeur rétrospective engendrée par le spectre de l'Invincible Armada et l'hostilité permanente de tous les protestants à l'égard d'un pays au catholicisme intransigeant et militant. Mais aussi convoitise des richesses venant d'Amérique tant par les États que par les aventuriers de toute nature.

Sa flotte est commandée à partir de 1528 par le génois Andrea Doria, chevalier de Saint Jean de Jérusalem, capitaine général des galères de François Ier dans un premier temps, avant de passer au service de Charles Quint. Âgé de 88 ans, il commande encore à la mer avec succès et s'éteint à 94 ans en 1560.

Cet antagonisme entre l'Espagne, championne de la chrétienté et l'Empire ottoman, héritier du califat musulman conduit à une lutte à mort sur terre comme sur mer.

C- Les grands changements géopolitiques

1. L'évolution des échanges économiques

Au début de la période considérée, l'activité économique en Europe n'est pas en déclin. La France se reconstruit après la guerre de Cent Ans et les industries d'Angleterre et des Pays-Bas sont florissantes. Les échanges sont cependant contraints par de nombreux obstacles physiques et intermédiaires commerciaux. Les routes du nord et de l'est sont difficiles, celles du sud semblent devoir se fermer ; les Turcs sont moins tolérants que les Mongols dont ils

ont disloqué l'empire¹¹.

La prise de contrôle total des rives de la Méditerranée orientale par l'Empire ottoman a, pour la majorité des pays européens, un effet psychologique probablement plus fort que ne l'est l'impact économique réel. Le marché de Constantinople est en effet un marché de moindre importance que celui d'Alexandrie. Le trafic des épices et autres produits d'Orient se poursuit grâce à une flotte de commerce ottomane nombreuse jusqu'en 1645, date de son entrée en guerre avec Venise. La supériorité navale de la Sérénissime et des ses alliés va lui permettre de couper les routes de communications maritimes de l'Empire en attaquant avec succès le convoi d'Alexandrie, en faisant la chasse au commerce et le blocus des ports.

Par ailleurs, le bassin occidental de la Méditerranée et le proche Atlantique subissent la pression barbaresque qui rend le trafic périlleux, en particulier pour l'Espagne et le Portugal ce qui va être une des incitations à la recherche de routes maritimes moins exposées.

Les grandes découvertes

Elles se succèdent à un rythme accéléré :

- En 1488, le portugais Bartholomeu Dias découvre le cap de Bonne Espérance.
- Le 12 septembre 1492, le génois Christophe Colomb au service de l'Espagne aborde aux Bahamas.
- Le 24 juin 1497, le vénitien Jean Cabot, au service de l'Angleterre, aborde au Labrador.
- Le 22 novembre 1497, le portugais Vasco de Gama franchit le premier le cap de Bonne Espérance d'ouest en est. Il aborde à Calicut, sur la côte de Malabar dans le sous-continent indien.
- Le 22 avril 1500, le portugais Cabral aborde au Brésil
- Le 10 août 1500, le portugais Diogo Dias découvre Madagascar, qu'il nomme Saint-Laurent.
- 1501, le florentin Amerigo Vespucci aurait débarqué sur le continent américain entre le Venezuela et le Brésil ?
- 21 mai 1502, découverte de l'île de Sainte Hélène, escale qui deviendra importante sur la route des Indes.
- 1503, Gonville est le premier français à aborder au Brésil.

- 1511, le portugais Antonio Habreu découvre la Nouvelle-Guinée.
- 13 septembre 1513, l'espagnol Balboa traverse l'isthme de Panama et aperçoit l'océan que Magellan baptise Pacifique huit ans plus tard.
- 20 septembre 1519, le portugais Magellan, au service de l'Espagne, entreprend son voyage autour du monde avec cinq navires armés par deux cent trente-neuf hommes. Il meurt le 27 avril 1521 aux Philippines dans l'île de Mactan. El Caño, un de ses capitaines, rentre au Portugal avec un seul navire et dix-huit rescapés. Il a effectué le premier tour du monde.
- Le 7 mars 1524, le florentin Verrazano, au service de la France, aborde en Caroline du Sud.
- Le 5 septembre 1535, le français Jacques Cartier aborde en Nouvelle-France (Canada).

2- L'évolution de la diplomatie

Les Capitulations

Lors de la chute de Constantinople, un ambassadeur de Venise est déjà en poste dans la ville. Il est tué en participant à sa défense. Les Ottomans reconduisent pourtant cette fonction de « bayle » de Venise en raison de son intérêt pour aider au règlement des problèmes commerciaux. Il règle en fait tous les différends concernant la plupart des États européens en percevant un pourcentage de la cargaison pour prix de son action. Les grandes puissances européennes vont chercher à se libérer de cette tutelle vénitienne.

Bien qu'il n'y ait pas d'état de guerre, une trêve de trois ans est signée en 1534 entre Sébastien de Gozo, au nom de la France, et le grand Vizir Ibrahim Pacha à Alep. Elle est valable pour les mers du Levant et les territoires ottomans. La date de la signature de cet accord est concomitante de l'alliance en vue d'une intervention de la flotte turque en soutien des intentions françaises en Italie. En 1535 Jehan de la Forest devient le premier ambassadeur permanent de France à Constantinople où il se rend après avoir rencontré Barberousse pour préparer l'attaque de Gênes¹². Un premier projet de capitulation franco ottomane n'est pas validé en 1536, mais la trêve est prolongée de trois années en 1537.

La première capitulation française signée avec l'Empire ottoman le sera en 1569. La France est le premier État, après Venise, à se voir accorder un tel traité.

3- L'alliance navale du royaume de France et de l'Empire Ottoman

François Ier cherche à s'entendre avec les Turcs dans l'objectif de conquérir des territoires en Italie. Dès 1520, il envoie son ambassadeur Guillaume du Bellay à Tunis pour prendre de premiers contacts. L'alliance avec le sultan Selim lui paraît objective. Il veut seulement oublier que ce dernier aspire à la prise de l'ensemble du pays et en particulier de Rome pour en chasser le pape. C'est la déroute de Pavie le 24 février 1525 et sa captivité en Espagne qui décide le roi de France à franchir le pas. En 1529, Soliman échoue devant Vienne. Levant le siège, il songe de plus en plus à porter la guerre sur mer, à envahir l'Italie et à mener la grande offensive sur Rome. Il envoie une ambassade en France en 1531 pour renforcer l'alliance. Les relations s'accroissent les années suivantes. En 1538, une flotte française de douze galères, sous le commandement du baron de Saint-Blancard, vice-amiral de Provence, cherche à rejoindre une flotte turque d'une centaine de vaisseaux pour attaquer les Pouilles, la Sicile, puis l'Espagne. Le 27 septembre 1538, Barberousse avec cent vingt-deux navires, met en déroute à Prevenza (près de Lépante) une grande flotte chrétienne à laquelle ne s'est joint aucun navire français.

C'est finalement en 1543 que Barberousse quitte l'Orient avec cent dix galères et quarante galiotes. Paulin, ambassadeur de François I^{er} est à ses côtés lors des sanglantes razzias effectuées dans les Pouilles, en Calabre et en Sicile. En juillet, la flotte turque fait escale à Marseille où elle est magnifiquement accueillie au nom du Roi par Enghien, commandant d'une escadre de cinquante vaisseaux. Barberousse prend Villefranche et brûle la ville. La flotte combinée va mettre le siège devant Nice qui capitule avec la promesse qu'elle ne sera pas pillée. Les Turcs ne font pas de quartier. Certain de son impunité et conscient de sa force, Barberousse effectue des razzias, comme à Antibes.



Figure 1 : Méditerranée orientale et proche Atlantique

L'hivernage est prévu à Toulon, qui ne compte que 5000 habitants et 635 maisons. Quelles peuvent être les raisons qui ont présidé à ce choix ?

Le rattachement de la Provence, comtat souverain jusqu'en 1481 est donc récent. La ville est une petite ville de la France méridionale qui vit de la pêche et de la culture des oliviers de la vigne et des citronniers. Sa magnifique rade est mal protégée des vents d'est. Le principal navire de combat utilisé en Méditerranée est la galère et les capitaines de galères préfèrent le plan d'eau de Marseille qu'ils trouvent mieux abrité. Ce ne sera qu'en 1599 qu'Henri IV décida de créer une flotte permanente de vaisseaux de guerre et de la baser à Toulon après avoir pourvu la ville d'une darse pour l'y abriter et l'inclure dans les nouvelles fortifications destinées à mieux protéger la ville.

Marseille se serait donc mieux prêtée à l'hivernage des presque 200 galères ottomanes. Trois raisons peuvent être avancées pour expliquer le choix de Toulon. D'une part le problème de la cohabitation des chiourmes turques, composées en totalité d'esclaves chrétiens, dont nombre d'entre eux devaient avoir été enlevés à l'occasion de la prise de navires de commerce de Marseille, et la population de la grande métropole chrétienne n'aurait pas manqué de générer des troubles pour en obtenir la libération. À l'inverse, la présence de rameurs des galères royales dont une forte proportion est composée de musulmans pris au cours de combats ou achetés en Espagne et en Italie pouvait générer le même type d'attente côté turc. Enfin, le choix d'une petite ville située à l'écart des grandes routes commerciales pouvait éviter d'entretenir le retentissement d'une décision de François Ier qui faisait déjà quelque bruit dans la chrétienté.

Des lettres patentes du Roi, en date du 8 septembre 1543, et une attache de Monsieur de Grignan, Gouverneur de Provence, prescrivent aux Toulonnais d'évacuer en totalité la ville, pour céder la place à « l'armée du sieur Barberousse » :

... est mandé et commandé à toutes personnes généralement dudit Thoulon de desloger et vuyder ladite ville, personnes et biens, tout incontinent, pour loger l'armée du sieur Barberousse a poyne de la hard pour désobeysance...

Le Conseil général de Toulon décide alors de négocier¹³ pour obtenir, en premier lieu, de sauver les olives et les récoltes, ensuite, un compromis quant à l'évacuation de la ville, enfin, un allègement fiscal en dédommagement des pertes subies, fut la tâche des nouveaux consuls.

Le 14 octobre 1543, 174 galères, fustes et galiotes, mouillent dans la rade. Trente mille hommes s'installent en ville jusqu'en avril 1544 pour le plus grand malheur de la cité où tout est fait, sur ordre du roi, pour satisfaire les Ottomans.

Les finances de la ville furent tellement obérées que Toulon mit plusieurs années pour les rétablir normalement, et il fallut emprunter 20 000 écus¹⁴. Par lettre donnée à Echon le 11 décembre 1543, François 1er exempta les Toulonnais de toutes tailles royales pendant dix ans, tellement fortes avaient été leurs charges financières durant ces six mois¹⁵.

Le départ est négocié par François 1^{er} qui le paie très cher : « 800 000 écus d'or, pièces d'orfèvrerie et draps de soie en grand nombre plus vivres et munitions¹⁶ ». Barberousse continue à perpétrer de multiples exactions dans le golfe de Naples et à Reggio di Calabre avant de regagner Constantinople avec un énorme butin et de nombreux esclaves. Sans que la France en tire d'avantage. Le 18 septembre 1544, François 1^{er} signe avec Charles-Quint le traité de Crépy par lequel il s'engage à combattre les Ottomans, mettant fin à l'alliance turque.

D- Jacques Cartier et le passage du Nord-Ouest

Dans le cadre de son opposition à Charles Quint et aussi pour répondre à ses besoins financiers, François 1er lance des expéditions maritimes. Il s'agit tout à la fois de contester le partage du monde entre le Portugal et l'Espagne et de rechercher de nouvelles ressources.

Le partage du monde s'effectue en quatre étapes principales, dont les deux premières sous l'égide du pape :

- 1455: la bulle *Romanus Pontifex* confirme les Portugais dans leurs possessions d'Afrique occidentale
- 1493: la bulle *Inter coetera* donne aux Rois Catholiques le droit d'acquérir territoires au delà de 100 lieues (418km) à l'ouest des Açores
- 1494 le traité de Tordesillas reporte la ligne de « marquation » à 370 lieues à l'ouest du Cap Vert

- 1529 traité de Saragosse (Pacifique)

La diplomatie de François 1er fera admettre que la bulle de 1493 ne concernait que les terres connues, pas celles à découvrir. Il déclare au commandeur d'Alcantara, envoyé de Charles-Quint :

« *Est-ce déclarer la guerre et contrevenir à mon amitié avec sa Majesté que d'envoyer là-bas mes navires? Le soleil luit pour moi comme pour les autres. Je voudrais bien voir l'article du testament d'Adam, qui m'exclut du partage du monde.* »

Il conteste ensuite la validité des deux traités qui n'ont pas fait l'objet de bulles papales.

1. Les précurseurs français

- La pêche se développe sans éclat sur les grands bancs, depuis probablement la fin du XVe siècle
- L'armateur Dieppois Jean Ango est présent sur toutes les mers. Il arme des dizaines de navires et dispose de pilotes expérimentés qui lui permettent d'atteindre Madagascar, l'Inde et Sumatra en 1527. Il arme également à la course et ses corsaires s'emparent des richesses du palais de Guatimozin envoyées par Cortès en Espagne
- En 1524 et 1526: Verrazano traverse l'Atlantique sur la *Dauphine* et explore la côte orientale de l'Amérique du Nord

2- Les voyages de Jacques Cartier 17

Né probablement entre le 7 juin et le 23 décembre 1491 à Saint-Malo (Bretagne) où il décéda en 1557, Cartier navigue sans doute dès sa jeunesse, mais on ne connaît rien de sa carrière avant 1532.

Lorsqu'en 1532 Jean Le Veneur, évêque de Saint-Malo et abbé du Mont-Saint-Michel, propose à François 1er une expédition vers le Nouveau Monde, il fait valoir que Cartier est déjà allé au Brésil et à la « Terre-Neuve ». La commission délivrée à Cartier en 1534 n'a pas été

retrouvée, mais un ordre du roi, en mars de cette même année, nous éclaire sur l'objectif du voyage : « découvrir certaines ysles et pays où l'on dit qu'il se doit trouver grant quantité d'or et autres riches choses ». La relation de 1534 nous indique un second objectif : la route de l'Asie. À ceux qui prêtent à Cartier en ce premier voyage une préoccupation missionnaire, Lionel Groulx répond : « L'or, le passage à Cathay! S'il y a une mystique en tout cela, pour employer un mot aujourd'hui tant profané, c'est une mystique de commerçants, derrière laquelle se profile une rivalité politique. »¹⁸

Cartier part de Saint-Malo le 20 avril 1534, avec 2 navires et 61 hommes. Favorisé d'un « bon temps », il traverse l'Atlantique en 20 jours. Il explore le golfe du Saint Laurent et entre en baie de Gaspé le 14 juillet, où il établit des relations importantes avec des Indiens Iroquois laurentiens venus en grand nombre pour leur pêche annuelle.



Figure 2 : Orthodromie de St Malo à Terre Neuve

Le 24 juillet, sur la pointe Penouille, Cartier fait dresser une croix de 30 pieds, aux armes de la France qui marque la prise de possession du pays au nom de François 1er.

Cartier obtient du chef indien Donnacota d'emmener deux de ses fils, Domagaya et Taïnoagny, en promettant de les ramener. Avec ces deux Indiens, qui pourront un jour servir d'interprètes, Cartier sort de la baie de Gaspé le 25 juillet. Le 15 août, il entreprend le voyage de retour.

Rentré à Saint-Malo le 5 septembre 1534, il reçoit dès le 30 octobre une nouvelle commission pour parachever sa découverte. Il a cette fois trois navires et un équipage de quelque 110 hommes. Sont aussi du voyage Domagaya et Taïnoagny. Pendant leur séjour de huit mois et demi en France, ils ont appris le français, mais n'ont pas encore été baptisés.

Parti de Saint-Malo le 19 mai 1535, Cartier se retrouve dans le golfe après une longue traversée de 50 jours. Il reprend tout de suite ses recherches et, sur l'indication de ses deux guides indigènes, il entre dans le fleuve Saint Laurent le 13 août. Pour Cartier, c'est enfin le passage vers les Indes qu'il cherche. Cartier remonte le fleuve et choisit de se fixer sur la

rivière Sainte-Croix (Saint-Charles), à l'embouchure du ruisseau Lairet. Le 19 septembre, il part sur l'Émerillon, mais sans interprètes, ce qui diminuera grandement l'utilité de son voyage. S'arrêtant à Achelacy (région de Portneuf), il contracte alliance avec le chef du lieu. Parvenu au lac qu'il appelle Angoulême (Saint-Pierre), il laisse son navire à l'ancre et continue en barque avec une trentaine d'hommes. Le 2 octobre, il arrive à Hochelaga, ville close et fortifiée à la mode iroquoise, près d'une montagne qu'il nomme mont Royal, le futur Montréal.

Il revient à Stadaconé, où avec ses hommes, ils se fortifient pour l'hivernage.

L'hiver fut rigoureux. De la mi-novembre à la mi-avril, les navires furent pris dans les glaces. En plus du froid, les français vont souffrir du scorbut. À la mi-février, des 110 hommes de Cartier, il n'y en avait pas plus de 10 en bonne santé ; 25 personnes, au total, allaient périr.

Le printemps venu, on prépare le retour en France. Faute d'un équipage assez nombreux, Cartier abandonne la *Petite Hermine*. Le 6 mai, il quitte Sainte-Croix avec ses deux vaisseaux et une dizaine d'Iroquois, dont quatre enfants qu'on lui avait donnés l'automne précédent. Dans sa cargaison, une douzaine de morceaux d'or et des fourrures. Le 16 juillet 1536, il rentre à Saint-Malo, après une absence de 14 mois.

Dès son retour, Cartier présente un rapport à François 1er : il lui parle d'une rivière de 800 lieues qui peut conduire à l'Asie et fait témoigner Donnacona. Le roi, enthousiaste, lui donne la Grande Hermine.

En raison de la guerre qui éclate entre François 1er et Charles Quint, la nouvelle expédition est reportée. Ce n'est que le 17 octobre 1540 que le roi délivre à Cartier une commission pour un troisième voyage. Il s'agit cette fois d'établir une colonie.

Le 15 janvier 1541, une décision royale vient tout changer : le protestant Jean-François de la Roche de Roberval reçoit une commission qui le substitue à Cartier.

En mai 1541, Cartier appareille seul, Roberval n'ayant pas encore reçu son artillerie. Cartier fait voile le 23 avec cinq navires, dont la Grande Hermine et l'Émerillon et 1 500 hommes. Le 23 août 1541, il reparaît devant Stadaconé, puis remonte le fleuve et se fixe à l'extrémité

occidentale du cap, à l'embouchure de la rivière du Cap-Rouge. La colonie porte d'abord le nom de Charlesbourg-Royal. Pendant l'hivernage, les indigènes auraient tenu la colonie en état de siège et se seraient vantés d'avoir tué plus de 35 Français. En juin 1542, Cartier lève le camp. Au port de Saint-Jean (Terre-Neuve), il rencontre Roberval qui arrive enfin avec sa colonie et qui lui ordonne de rebrousser chemin. Parce qu'il croit transporter de l'or et des diamants ou parce qu'il ne veut pas affronter de nouveau les indigènes, Cartier profite de la nuit pour filer vers la France, privant ainsi Roberval de ressources humaines et d'une expérience précieuses.

La flotte de Cartier était celle des illusions : le minerai d'or n'était que de la pyrite de fer, et les diamants, du quartz, d'où le proverbe « faux comme diamants de Canada ». On ignore si Cartier fut réprimandé pour son indiscipline : on remarque, en tout cas, qu'il ne fut pas chargé de rapatrier Roberval en 1543 et qu'on ne lui confia plus d'expédition lointaine.

Conclusions

François Ier fait preuve d'un sens géopolitique avisé en cherchant deux solutions concurrentes pour assurer les liaisons commerciales avec l'Asie. Si la recherche de l'alternative maritime par le passage du Nord-Ouest n'aboutit pas, les relations diplomatiques et les accords commerciaux qu'il noue avec l'Empire ottoman seront pérennes. Son action pour contester le partage du monde entre les royaumes ibériques est également efficace.

En revanche, sa volonté de compenser la faiblesse navale par une alliance avec le Croissant est un échec stratégique prévisible tant les objectifs politiques étaient incompatibles. Pour les Français il s'agit d'un simple soutien naval devant leur permettre de prendre pied en Italie, alors que les Ottomans cherchent un moyen de poursuivre leurs conquêtes terrestres par la voie maritime après leur échec de 1529 devant Vienne.

Hugues EUDELINÉ

Sources

Auphan, Gabriel, Adrien, Joseph, Paul, *Histoire de la Méditerranée* (L'Ordre du jour ; Paris : La Table ronde, 1962) 373 p.

Bennassar, Bartolomé et Bennassar, Lucile, *Les Chrétiens d'Allah : l'histoire extraordinaire des renégats XVIe et XVIIe siècles* (Paris : Perrin, 1989) 493 -[16] de pl.

Braudel, Fernand, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II* (2e édition revue et augmentée. edn.; Paris,: A. Colin, 1966) 2 v.

Buchet, Christian, Meyer, Jean, Poussou, Jean-Pierre, *La puissance maritime. Actes du colloque international tenu à l'Institut Catholique de Paris (13-15 décembre 2001)* (Collection Histoire maritime ; Paris, 2004) 657p .

Carpentier, Jean Lebrun, Françoise, *Histoire de la Méditerranée en collab. avec Bartolomé Bennassar, Dominique Borne, Élisabeth Carpentier... [et al.]* (Paris : Ed. du Seuil, 1998) 619 p.

Chaliand, Gérard, Rageau, Jean-Pierre, Petit, Catherine, *Atlas stratégique géopolitique des rapports de forces dans le monde cartographie Catherine Petit*. Paris : Fayard, 1983, 223 p.

Dan, Pierre, *Histoire de Barbarie, et de ses corsaires. Des royavmes, et des villes d'Alger, de Tvnis, de Salé, & de Tripoly. Divisée en six livres. Ov il est traitté de levr gouvernement, de leurs mœurs, de leurs cruautéz, de leurs brigandages, de leurs sortileges, & de plusieurs autres particularitez remarquables. Ensemble des grandes miseres et des crvels tourmens qu'endurent les Chrestiens captifs parmy ces infideles* (2. edn.; Paris,: Chez P. Rocolet, 1649) 19 p.l., 489, [27] p.

Davis, Robert, Charles, Tricoteaux, Manuel, *Esclaves chrétiens, maîtres musulmans : l'esclavage blanc en Méditerranée, (1500-1800) traduit de l'anglais (États-Unis) par Manuel Tricoteaux*. Paris : J. Chambon, 2006, 421 p.

Heers, Jacques, *Les barbaresques. La course et la guerre en Méditerranée XIVE-XVIe siècle*. Paris : Perrin, 2001, 368 p. (Pour l'histoire)

Heers, Jacques, *Les négriers en terres d'islam. La première traite des Noirs, VIIe-XVIe siècle*. Paris : Perrin, 2003, 313. p. (Pour l'histoire)

Hubac, Pierre, *Les Barbaresques*. Paris, Berger-Levrault (Nancy, impr. de Berger-Levrault),

1949, 257 p. (Histoires d'outre-mer)

Jenkins, Ernest Harold et Albeck, Raymond, *Histoire de la marine française des origines à nos jours traduit de l'anglais par Raymond Albeck*. Paris : A. Michel, 1977, 428 p.

Kennedy, Paul M., *The rise and fall of the great powers : economic change and military conflict from 1500 to 2000* . New York : Vintage Books, 1989, xxv, 677 p. (1st Vintage Books edn)

Kinder, Hermann, Hilgemann, Werner, *The Anchor atlas of world history*, 2 vols. (Garden City, N.Y.: Anchor Books, 1974).

Lagartempe, Laurent et Heers, Jacques, *Histoire des Barbaresques [préf. de Jacques Heers]*. Versailles : Ed. de Paris, 2005, 293 p.

Lewis, Bernard, Canal, Denis-Armand, *Les Arabes dans l'histoire trad. de l'anglais par Denis-Armand Canal*. Paris: Flammarion, 1996, 257 p. (Champs)

Lewis, Bernard, *L'Islam : d'hier à aujourd'hui*. Paris: Payot & Rivages, 2003, 536 p. (Petite bibliothèque Payot)

Masson, Paul, *Histoire des établissements et du commerce français dans l'Afrique barbaresque (1560-1793) (Algérie, Tunisie, Tripolitaine, Maroc)*. Paris: Hachette & cie, 1903, xxii, 678 p.

Panzac, Daniel, *La caravane maritime : Marins européens et marchands ottomans en Méditerranée, 1680-1830*. Paris : CNRS éditions, 2004, 230 p. (CNRS histoire)

Panzac, Daniel, *La marine ottomane. De l'apogée à la chute de l'Empire, 1572-1923*. Paris : CNRS éd., 2009, 537 p. -[16] de pl.).

Panzac, Daniel, *Les corsaires barbaresques : la fin d'une épopée, 1800-1820*. Paris : CNRS éditions, 1999, 311 p. (Méditerranée)

Panzac, Daniel, Les relations franco-maghrébines 1560-1830, *Académie de Marine – Communications et mémoires*, 2 (Janvier – mars 2002), p. 89-113.

Planhol, Xavier de , *L'islam et la mer la mosquée et le matelot (VIIe-XXe siècle)* Histoire et décadence. Paris: Perrin, 2000, 658 p.

Recueil historique et chronologique de faits mémorables Pour servir à l'Histoire générale de la Marine & à celle des Découvertes, 2 vol. (538-571) vols. Paris : Nyon l'aîné, Onfroy, 1781, XVI-379 p.

Reussner, André, Nicolas, Louis, *La Puissance navale dans l'histoire... 1 Du Moyen âge à 1815*. Paris : Éditions maritimes et d'outre-mer, 1968, 419 p., cartes.

Veinstein, Gilles. Istanbul ottomane, carrefour diplomatique (XVe-XVIIIe siècles. 8 conférences. Collège de France, février à avril 2008

Verge-Franceschi, Michel, *Dictionnaire d'histoire maritime Texte imprimé conseil scientifique Jean Kessler ... [et al.]*. Paris : R. Laffont, 2002, 1508 p. (Bouquins)

1[□] AUPHAN, p. 15

2[□] LEWIS, *Les arabes dans l'histoire*, p. 62

3[□] CHRISTIDES Vassilios, *Un exemple d'incompétence navale : la bataille dite « des mâts »*. Paris, Stratégique N° 89/90, p. 217-233.

4[□] LEWIS, *Les arabes dans l'histoire*, p. 184

5[□] Ibid., p. 188

6[□] CHALIAND, *Géopolitique des empires*, p. 162-163

7[□] NICOLAS, p. 20

8[□] KENNEDY, *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, p. 18

9[□] VEINSTEIN, *Istanbul, carrefour diplomatique*, première conférence prononcée au Collège de France, 2008

10[□] PANZAC, *Les corsaires barbaresques*, p.12

11[□] Ibid. p. 35

12[□] VEINSTEIN, *Istanbul ottomane, carrefour diplomatique (XVe-XVIIIe siècles)*, cinquième conférence prononcée au Collège de France

13[□] Archives communales de Toulon BB 47 f° 248 v°

14[□] Cdt Emmanuel Davin, *Le célèbre amiral Turc Khairreddin Barberousse à Toulon (1543-1544)*. Neptunia no 55. 3e trim. 1959, p. 5

15[□] Ibid. p. 8

16[□] Ibid., 97

17[□] Le texte qui constitue cette partie est constitué d'extrait du *Dictionnaire biographique du Canada, volume premier de l'an 1000 à 1700*. Les Presses de l'université Laval, 1966, 774 p.

18[□] Ibid. p. 171