



HAL
open science

René d'Anjou et les autorités publiques provençales face aux dangers venus de la mer : une impossible sécurisation?

Yannick Frizet

► To cite this version:

Yannick Frizet. René d'Anjou et les autorités publiques provençales face aux dangers venus de la mer : une impossible sécurisation?. Histoire et cultures en Languedoc. Promenade entre Languedoc et Provence au XVe siècle 11e Rencontres du Patrimoine historique, 12-13 octobre 2018, Béziers, Tarascon, Oct 2018, Tarascon, France. pp.en ligne. hal-02275718

HAL Id: hal-02275718

<https://hal.science/hal-02275718>

Submitted on 1 Sep 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

René d'Anjou et les autorités publiques provençales face aux dangers venus de la mer : une impossible sécurisation?

Yannick Frizet, membre associé Aix Marseille Univ., CNRS, LA3M, Aix-en-Provence, France

INTRODUCTION

Les contextes de conflits offrent de bonnes occasions à l'historien d'observer et de préciser le métabolisme et les interactions des diverses organisations politiques et sociales d'une société¹. C'est dans cet esprit que cette recherche a été menée, avec pour objectif d'évaluer la capacité des institutions provençales à assurer, dans un second XV^e siècle encore en proie à une multitude de risques humains, la sécurité de leur littoral. Il ne sera donc pas question ici des risques naturels, pourtant bien réels, et nous nous limiterons aux règnes de trois princes, René d'Anjou, Louis XI et Charles VIII. Pour finir de caractériser la période retenue, il faut considérer le littoral provençal dans le paysage méditerranéen global, eu égard aux relations rayonnantes de cette principauté et à la fréquentation assidue de ses eaux par tous les acteurs du monde maritime méditerranéen.

Le portulan conservé aux A.D. des Hautes-Alpes à Gap (doc. 1), daté de notre période et certainement réalisé pour les besoins du commerce maritime méditerranéen, rend compte de l'indissociabilité des diverses rives de la Mer du milieu. Le second XV^e siècle nous place donc dans une "tectonique" des États méditerranéens caractérisée par une forte emprise aragonaise (Baléares, Sardaigne, deux Sicile), secouée par les tentatives de conquête, par les derniers Anjou de Provence, des royaumes de Naples (1459-1463) et d'Aragon (1466-1472). La permanence des flux maritimes entre les cités de Venise, Florence, Gênes, Marseille, Aigues-Mortes, Montpellier, Barcelone et les ports des royaumes maghrébins (Tunis, Bône, Bougie) commence à subir le contrecoup de la dynamique de bascule musulmane, progression des Ottomans à l'est sur l'empire byzantin (prise de Constantinople, 1453), et retraite des Andalous vers le Maghreb sous l'effet de la Reconquista (chute du califat de Cordoue, 1492).

Notre sujet est d'autant plus intéressant et complexe qu'il est innervé par une pluralité de thèmes de recherche maritime, l'histoire de la marine française et de la guerre navale, de la course et de la piraterie, de l'esclavage sur les deux rives de la Méditerranée et du commerce maritime². La question de la dangerosité du littoral

¹ Christiane Raynaud (dir.), *Villes en guerre (XIV^e-XV^e siècles)*, Aix-en-Provence, Presses universitaires de Provence, 2008.

² Louis de Mas-Latrie, *Relations et commerce de l'Afrique septentrionale, ou Magreb, avec les nations chrétiennes au Moyen-Age*, Paris, Firmin-Didot, 1886 ; Charles de La Roncière, Georges Clerc-Rampal, *Histoire de la Marine française*, Paris, Librairie Larousse, 1934 ; René Gandilhon, *Politique économique de Louis XI*, Presses universitaires de France, 1941, p. 241-384 ; Raymond Collier, Joseph Billioud, *Histoire du commerce de Marseille, publié par la Chambre de Commerce de Marseille*, t. III, Paris, 1951 ; Paul-Louis Malausséna,

provençal au XV^e siècle a été peu traitée dans l'historiographie, alors que les siècles antérieurs et postérieurs sont plus étudiés³. Pour le siècle considéré, elle apparaît de manière incidente dans les travaux d'historiens méthodistes de la III^e République, qu'ils se soient consacrés à l'histoire de la Provence, comme Albert Lecoy de la Marche et Charles de Ribbe⁴, ou à la langue occitane comme l'archiviste-paléographe Paul Meyer⁵. Un renouvellement récent des connaissances est apporté par les travaux et les publications de sources de Philippe Rigaud à partir des années 1980⁶, sans compter les apports des campagnes récentes de fouilles archéologiques sur le littoral⁷. Je m'appuierai également sur le texte latin des statuts et requêtes formulées par les trois États de Provence tenus le 15 janvier 1482 devant le représentant de leur nouveau souverain⁸, Louis XI, et quelques-unes des 290 lettres manuscrites de la chancellerie de René d'Anjou, conservées à la Bibliothèque Méjanes d'Aix-en-Provence⁹, signées de son secrétaire Pierre Puig, rédigées tantôt en latin, tantôt en catalan, et qui concernent essentiellement les affaires aragonaises entre 1468 et 1471.

Il ne sera pas inutile, avant d'entrer dans le vif du sujet, de faire un rappel des diverses menaces encourues par le littoral provençal. Nous aborderons ensuite le sujet de la mise en sécurité par les autorités souveraines, à savoir les comtes de Provence eux-mêmes, de la portion maritime du comté de Provence. Enfin, on terminera cette communication par un examen du rôle des pouvoirs publics "secondaires" (officiers, communes, nobles locaux) dans la gestion des catastrophes maritimes.

« *Promissio redemptionis* : le rachat des captifs chrétiens en pays musulman, à la fin du XIV^e siècle », in *Annales du Midi : revue archéologique, historique et philologique de la France méridionale*, t. 80, n°88, 1968, p. 255-281 et « Maîtres et esclaves en Provence au Moyen Âge », in *Mélanges Roger Aubenas*, Montpellier, 1974, p. 527-544 ; Philippe Bernardi, "Esclaves et artisanat : une main-d'œuvre étrangère dans la Provence des XIII^e-XV^e siècles", *Actes du XXX^e congrès de la SHMES*, Göttingen, 1999 ; Olivier Pétré-Grenouilleau, *Les traites négrières*, éd. Gallimard, 2004.

³ G. de Rey, *Les invasions des Sarrasins en Provence pendant le VIII^e, le IX^e et le X^e siècle*, Marseille, 1878, Laffite reprints, 1971 ; Philippe Sénac, *Provence et piraterie sarrasine*, Paris, éd. Maisonneuve et Larose, 1982 ; Nicolas Faucherre, « Louis XII, François I^{er} et la défense des côtes provençales », in *Bulletin monumental, Mélanges en l'honneur d'Henri-Paul Eydoux*, t. 151-I, 1993, p. 293-301 ; Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, t. II, Paris, éd. A. Colin, rééd. 2010, p. 581-649.

⁴ Albert Lecoy de la Marche, *Le roi René, sa vie, son administration, ses travaux artistiques et littéraires*, t. I, Paris, 1875, p. 207, 480-483, 527-530 ; Charles de Ribbe, *La société provençale à la fin du Moyen Age*, Paris, Librairie Perrin, 1898, p. 25-43, 327-352.

⁵ Paul Meyer, *Documents linguistiques du Midi de la France, recueillis et publiés avec glossaire et cartes*, Ain, Basses-Alpes, Hautes-Alpes, Alpes-Maritimes, Paris, 1909, p. 628-629, 631.

⁶ Philippe Rigaud, *La galeota d'Arle. La capture d'une galère catalane en Camargue en 1469*, Arles, Mesclum, 1984, 39 p. ; *Pirates et corsaires dans les mers de Provence (XV^e-XVI^e siècles). Letras de la costiera*. Paris, éd. CTHS, 2006 ; "Lettres d'alarme des Alpes maritimes aux archives d'Arles (fin XV^e-début XVI^e siècle)", in *Archeam*, 22, 2016, p. 169-173. Je tiens à remercier bien amicalement Philippe Rigaud de m'avoir communiqué plusieurs éléments de bibliographie ainsi que plusieurs pages transcrites de sources inédites, qui seront analysées plus loin.

⁷ Comme les travaux de Corinne Landuré, Claude Vella, Marion Charlet (dir.), *La Camargue, au détour d'un méandre. Études archéologiques et environnementales du Rhône d'Ulmet*, Musée départemental d'Arles antique, 2015.

⁸ D'après la transcription latine de Gustave Arnaud d'Agnel, *Politique des rois de France en Provence, Documents*, Paris-Marseille, 1914, t. II, p. 68-94.

⁹ Ms 771 1064. Voir aussi Jean-Baptiste Lautard, *Notice historique sur 290 lettres...*, 23 août 1812, p. 204-218, 257-268 (cote In pcs 09089).

I - LA PLURALITE DU RISQUE MARITIME

Il faut préciser que les Provençaux du XV^e siècle subissant leurs méfaits ont des difficultés à distinguer, aussi nettement que nous le faisons, entre corsaires et pirates. Il aurait fallu pour cela connaître les états de service récents de chacun des brigands du littoral. Certains contextes conflictuels bien identifiés sont naturellement propices à l'activité de corsaires, chargés par une commune ou un prince ennemi de venger quelque revers, abrités derrière des lettres de marque ayant force de droit. Les communes bordières de la Provence, des rives rhodaniennes et du littoral méditerranéen, tenues par leurs propres moyens informées des tensions récurrentes entre leur comte et le roi d'Aragon ou le roi de France, savent le cas échéant qu'elles ont à craindre des représailles menées par des corsaires aragonais ou français. La coutume des lettres de marque (*marcha*) ou de représailles (*remedium represaliorum*), dénoncée dans deux articles des États de 1482 (15, 33), compte parmi celles que les Provençaux souhaitent voir abrogées par Louis XI. Mais comment savoir si un navire suspect s'approchant des côtes agit sur ordre, et, à défaut de bannière, sur ordre de quel prince, alors que tant de pirates n'ont que l'arbitraire pour seul mandat¹⁰.

Dans les deux cas, course ou piraterie, les violences et les pillages sont les mêmes. Ils visent autant les embarcations que les îles et le continent, s'en prennent aux hommes, au bétail, aux biens. C'est ce que révèle par exemple l'attaque d'Ulmet, abbaye cistercienne de Camargue, sur la rive occidentale du Grand Rhône, en 1452, par un corsaire catalan. Les navires assaillants s'approchent discrètement des côtes, profitant de l'abri d'une île (archipel de Lérins, d'Hyères) ou d'une calanque pour faire l'aiguade et relâche ("restor"), en particulier la nuit¹¹. De cette position, ils peuvent prendre d'autres embarcations en chasse, les canonner, darder contre eux des traits d'arbalète, leur jeter des grenades. Un fois le navire sous contrôle, il peut être pillé, les hommes tués ou incorporés de force à la chiourme. La nécessité continue d'alimenter les bancs des rameurs qui propulsent les navires compte parmi les principaux motifs du brigandage maritime. D'autres capturés sont mis à mort, notamment par noyade¹² ; certains sont vendus comme esclaves ; d'autres sont mis à rançon au cours d'un "parlament" ou "rescate"¹³ (rachat), organisé sur le navire même, où des proches des captifs montent pour négocier avec les ravisseurs.

Tous sont menacés¹⁴, et en premier lieu les pêcheurs, leurs barques et leur matériel¹⁵. Il arrive cependant qu'une sélection soit opérée, comme sur cette "fusta armada" qui prélève au hasard en 1491 une dizaine d'hommes sur les côtes de Grimaud, avant de relâcher les "Provensals", gardant seulement les Ligures¹⁶. Trois ans plus tard, les syndics de La Ciotat signalent des galées qui ont l'intention de pendre

¹⁰ Pour la distinction corsaires/pirates, on se reportera à De Mas-Latrie, *op. cit.*, p. 177, 404, ou au *Dictionnaire du Moyen Âge*, dir. Claude Gauvard, Alain de Libera, Michel Zink, Paris, PUF, coll. Quadrige, 2002, p. 359-360, 830.

¹¹ Rigaud, *op. cit.*, 2006, p. 36.

¹² *Ibidem*, p. 81.

¹³ *Ibid.*, p.37, n. 53 et p.38. On trouve aussi "requate" (p. 74) ou « parlement » (p.118).

¹⁴ Le danger de capture peut s'étendre à l'arrière-pays où des capitaines de galères poussent leur recrutement forcé, comme à Brignoles ou Tarascon (Thierry Pécout, Claude Roux, « La Provence au temps du roi René », in Jean-Michel Matz, Elisabeth Verry (dir.), *Le roi René dans tous ses États*, Paris, éd. du Patrimoine, Centre des monuments nationaux, 2009, p. 88).

¹⁵ Rigaud, *op. cit.*, 2006, p. 61, 69, 74.

¹⁶ *Ibid.*, p. 67 : "non volian point Provensals".

tous les Marseillais qu'elles rencontreraient à leurs antennes¹⁷. L'aspect fortement conjoncturel de ces exactions ciblées les rapproche de la course plus que de la piraterie ; on cherche des victimes originaires de la nation de laquelle on veut se venger.

À la question de l'identité de ces corsaires ou pirates, on peut apporter quelques précisions. Il faut tout d'abord évoquer le péril séculaire pour les Provençaux, celui des Sarrasins. En effet, les razzias des musulmans sur les côtes provençales sont bien connues, attestées dès le IX^e siècle¹⁸ et prolongées jusqu'aux premières décennies du XIX^e siècle¹⁹. Le XV^e siècle connaît toujours cette menace. Le *Livre des faits du bon messire Jehan le Meingre, dit Bouciquaut* (1409) évoque son combat naval victorieux de septembre 1408 contre quatre navires maures entre Roquebrune et les îles d'Hyères²⁰. À cette occasion, des esclaves chrétiens retrouvent la liberté. Par ailleurs, des messages produits par les communes littorales dans les années 1492 et 1494, parlent d'escadres de cinq à sept fustes de "Moros²¹". Le vocabulaire utilisé dans les messages municipaux pour désigner ces pirates ou corsaires musulmans est fluctuant et indique l'imprécision des représentations quant à leur provenance. On trouve la dénomination de "Turc" (ou "Turch") en 1501, puis à partir de 1514 (au pluriel), tandis que "Moros" ou "Mores" perdurent en 1504, 1509 et 1515²². Plus que des Turcs Ottomans, dont la présence dans ces eaux est fonction de l'avancée de leur conquête de l'Occident musulman, dans les vingt premières années du XVI^e siècle, il s'agit probablement de Maghrébins. Le XV^e siècle correspond en effet à une période de recrudescence des brigandages sarrasins dans l'ouest méditerranéen, et ce pour au moins deux raisons.

D'une part, la fragilisation du pouvoir des émirs de Tunis ou de Bône ne leur permet plus de faire respecter les traités commerciaux passés de longue date avec les chrétiens et qui garantissaient contre les mauvaises pratiques (pillages, rançons, vente de captifs, esclavage). D'autre part, l'arrivée au Maghreb d'Andalous humiliés, chassés par les rois catholiques, conjuguée à l'émulation suscitée par l'avancée turque dans l'empire byzantin, produit un fort sentiment d'hostilité envers les chrétiens²³. On note également que le commerce maritime maghrébin n'atteignait pas ou peu le littoral chrétien occidental²⁴, ce qui renforce probablement les inquiétudes à l'approche d'une fuste identifiée comme mauresque.

Pour autant, les pirates musulmans ne semblent pas constituer le principal danger pour les Provençaux du second XV^e siècle. Ceux qui sont désignés par l'appellation d'"ennemichs" dans les messages municipaux (1468, 1477²⁵), sont à mon sens ceux que l'on trouve sous le nom de "Cathalans" ou "Cathelans²⁶". Les sources

¹⁷ *Ibid.*, p. 74.

¹⁸ Sénac, *op. cit.*, 1982.

¹⁹ De Ribbe, *op. cit.*, 1898, p. 28.

²⁰ Denis Lalande, *Jehan II le Meingre, dit Bouciquaut (1366-1421), étude d'une biographie héroïque*, Genève, Droz, 1988, p. 151-152.

²¹ Rigaud, *op. cit.*, 2006, p. 73, 75.

²² *Ibid.*, p. 90, 92, 99, 100, 109, 115, 121.

²³ De Mas Latrie, *op. cit.*, 1886, p. 176, 179, 373, 402-404, 408, 453, 497.

²⁴ *Ibid.*, p. 209-211. Cependant, en ouvrant l'accès du port de Mrs en 1472 à toutes les nations, y compris les infidèles, René suggère que l'escale de navires mauresques est envisageable.

²⁵ Rigaud, *op. cit.*, 2006, p. 55, 58.

²⁶ Rigaud, *op. cit.*, 1984, p. 10 ; A.C. Arles CC 217 n°62, lettre du 26 octobre (1476-1480 ?) (pièce aimablement communiquée par Ph. Rigaud).

marseillaises font même usage, quelques années après le traumatisme du sac de Marseille de 1423, de l'insulte latine de "*canes cathalanos*"²⁷ (« chiens de Catalans »). Mais qui se trouve réellement derrière cette représentation de l'ennemi mortel ? Il est vrai que les sources provençales peuvent être ambiguës à ce sujet, en particulier lorsqu'elles mentionnent le nom du souverain ennemi, "Ferrandinum" ou "Ferrand"²⁸, car deux princes aragonais portent ce même nom de Ferdinand : le roi Ferdinand II d'Aragon (1479-1516), époux d'Isabelle de Castille, et le roi Ferrante de Naples (1458-1494), fils bâtard d'Alphonse V d'Aragon. Vers mars 1479 et mars 1480, alors que règne Ferdinand d'Aragon, depuis la mort de son père Jean II en janvier 1479, la commune de Marseille emploie le terme de "rey Ferrando" pour désigner Ferrante de Naples²⁹. Si l'intervention du roi René dans la révolution catalane contre Jean II d'Aragon dans les années 1466-1472 aggrave l'insécurité du littoral provençal durant la période³⁰, après la fin de ce conflit, il semble que le danger provienne plutôt de Ferrante de Naples à l'est³¹. Pourtant, les États de Provence de 1482 dénoncent encore la détention de plus de 250 captifs provençaux par "*Ferrandinum Hispanie detentorem, patrie Catalonie et Aragonum*", causant le dépeuplement de la Provence, jetant des familles dans la misère et la mendicité. L'article n°12 des requêtes précise que ces captures ont été faites par leurs "galleas et fustes" aux temps des guerres contre les anciens comtes René et Charles. Le lien de causalité entre les conflits du comte de Provence et les déprédations sur le littoral provençal est donc attesté. S'il est indubitablement question dans cet article de Ferdinand d'Aragon, l'on peut s'interroger sur la cohésion entre le péril "catalan" perçu par les Provençaux et la véritable identité des corsaires et pirates ravageant le littoral. À leur décharge, les échanges maritimes entre les deux royaumes aragonais sont réguliers et il arrive que leurs armadas s'échangent les officiers, naviguent de conserve et s'allient dans les pillages³². Partant, ceux que les sources provençales désignent comme "Catalans"³³ dans notre période, peuvent aussi être des Aragonais, des Majorquins³⁴, des Napolitains, des Siciliens, des Sardes³⁵, tant il est vrai que la méditerranée nord-occidentale est alors un lac panaragonais. Les Provençaux exigent donc d'un navire portant la bannière sang et or

²⁷ Christian Maurel, « Le sac de la ville en 1423 et sa renaissance », in Thierry Pécout (dir.), *Marseille au Moyen-Âge, entre Provence et Méditerranée*, Faenza, 2009, p. 417.

²⁸ Arnaud d'Agnel, *op. cit.*, 1914, t. I, p. 56.

²⁹ *Ibid.*, t. I, p. 59, n. 4 et p. 61.

³⁰ Cf. la violente attaque de la Tour dels Fieus sur le Grand Rhône en mai-juillet 1468 par des galées de Jean II d'Aragon, analysée plus loin, ainsi que la capture d'un navire provençal (celui de Jean Botaric) par ce même prince.

³¹ Les galées de Ferrante de Naples font escale à cinq reprises à Marseille entre 1476 et 1480 dans le contexte du règlement de la crise entre le roi René et Louis XI. En 1478, Joan Villamari, amiral aragonais au service de Ferrante, attaque les côtes provençales (Rigaud, *op. cit.*, 2006, p. 61-62). De plus, la locution "gualles del rey Ferrando" d'un message côtier de 1491 me semble toujours désigner le roi de Naples (*ibid.*, p. 64-65).

³² Voir un message de la ville de Martigues au capitaine de la Tour du Baloard, découvert par Ph. Rigaud et inédit (A.C. Arles CC 217 n°62 ; 26 octobre), où la flotte repérée est composée de deux fustes de Jean II d'Aragon et deux autres de Ferrante de Naples.

³³ Par exemple les "Catalans" signalés en juin 1476 devant La Couronne (A.C. Arles CC 217 n°51, recherches Ph. Rigaud) seraient-ils des sujets de Ferrante ?

³⁴ Rigaud, art. cit., 1984, p. 10 : les Majorquins sont perçus ici comme des Catalans ("doas fustas de Malhorca de Cathalans").

³⁵ Rigaud, *op. cit.*, 2006, p. 58 et n.1, présente le cas d'« enemichs » dont la flotte est composée d'une galée commandée par un Sarde.

d'Aragon qu'il sollicite un sauf-conduit du comte de Provence avant d'aborder le littoral³⁶.

Mais le danger provient aussi de Génois indéliçats (1495³⁷, 1499³⁸) ou de Français. Si les brigandages maritimes des Français ne sont pas mentionnés dans les pièces de notre corpus communal, leur capacité de nuisance transparait dans l'article 19 des statuts des trois États de Provence de 1482. Louis XI ne manque probablement pas de faire usage de lettres de marque à l'encontre des Provençaux, au besoin de sa politique expansionniste. Même un commandeur des Hospitaliers de Saint-Jean peut représenter un danger, tel le frère Aleman, commandant en 1477 un navire inquiétant approchant les îles d'Hyères³⁹.

Laissant de côté les infractions au droit maritime, un droit décliné tout au long du littoral selon les territoires⁴⁰, le risque humain sévissant sur les côtes provençales peut aussi menacer les étrangers, et être le fait des Provençaux eux-mêmes. Ceux-ci participent en effet à la mêlée entre course et piraterie, notamment aux dépens de leurs "ennemis". Une lettre de René d'Anjou, datée de 1470, mentionne la libération de prisonniers majorquins détenus à Aix suite au paiement de leur rançon⁴¹. Une autre dévoile une intercession du prince angevin (1468) en faveur de marins provençaux dont les écarts de conduite ont attiré la réprobation de l'évêque de Marseille Jean Alardeau. René plaide alors le repentir des gens de mer, dont les larcins ont peut-être à voir avec la piraterie⁴². Rappelons aussi, comme la situation critique de Marseille en 1432 le révèle, que la réquisition des navires pour la course peut-être un moyen pour une commune littorale de remédier à la disette⁴³.

S'approcher des côtes provençales comporte d'autres risques. En effet, il semble être fait peu de cas du droit d'épave ou droit de naufrage, censé protéger toute embarcation étrangère échouée du pillage. Dans les faits, l'épave est rapidement pillée par les populations locales, parfois sous le contrôle des autorités (comte, sénéchal, viguier, commune) qui veillent à ne pas être lésées dans le partage des hommes, des biens et jusqu'au bois et aux agrès des embarcations. Nous disposons de plusieurs exemples camarguais (une galère catalane en 1469, une nef catalane en 1486, une fuste non identifiée en 1494⁴⁴). En décembre 1496, un navire niçois est ainsi saisi après échouage par le viguier d'Arles avec son chargement de blé, provoquant les protestations des Niçois qui menacent d'en appeler à leur prince le duc de Savoie⁴⁵.

³⁶ C'est probablement la raison d'être des sauf-conduits délivrés aux rois aragonais en 1479 (Jacques Paviot, "Un compte de construction de caravelles en Provence en 1478", in *Medieval ships and the birth of technological societies, vol. II : The mediterranean area and European integration*, 1991, p. 58), en rapport avec l'une des cinq ambassades du fils de Ferrante de Naples dans le port de Marseille entre 1476 et 1480.

³⁷ Rigaud, *op. cit.*, 2006, p. 81.

³⁸ *Ibid.*, p. 85. Il peut aussi leur arriver d'être victimes (p. 58).

³⁹ *Ibid.*, p. 58.

⁴⁰ On pense à Monaco et à son « droit de mer » (art. 47 des Trois États de 1482) ou au droit de pêche à Lérins (*La Provence au temps du roi René*, éd. Archives départementales des Bouches-du-Rhône, 1981, n°80). Un navire niçois est arraisonné à Toulon pour y avoir fait une escale non prévue, en raison du mauvais temps (Rigaud, art. cit., 2016, p. 169).

⁴¹ Recueil cité, lettre p. 139, publiée dans Lecoy de la Marche, *op. cit.*, 1875, t. II, p. j. n°69, p. 338.

⁴² Recueil cité, lettre p. 121 (181 ?), 185.

⁴³ Rigaud, *op. cit.*, 2006, p. 32, 38 et n. 55.

⁴⁴ *Ibid.*, p. 80-81.

⁴⁵ Rigaud, *op. cit.*, 2016, p. 170.

En définitive, notre tentative de dénombrer les risques encourus sur le littoral s'avère caduque tant ils semblent innombrables, et universelle la responsabilité humaine de ces risques, sans compter les menaces épidémiques multipliées par la navigation de cabotage⁴⁶. Les conditions difficiles de la vie littorale pèsent probablement dans le dépeuplement qui touche la côte provençale au XV^e siècle⁴⁷. Partant, les habitants de la côte sont amenés à redoubler de vigilance, de méfiance, craignant par exemple d'être espionnés par le moindre marin étranger mettant sac à terre (1477⁴⁸), et ainsi à organiser leur protection, sollicitant au besoin leurs pouvoirs publics.

II - LES PRINCES ET LA PREVENTION

Une politique de prévention des risques littoraux est mise en place par Charles II d'Anjou au travers de ses ordonnances et édits de 1302, signés par le sénéchal, déjà bien étudiés depuis le chanoine Magloire Giraud⁴⁹ en 1871 et jusqu'à Philippe Rigaud. Il y est question de la mise en place d'un réseau, en partie préexistant depuis l'Antiquité, de postes de guet et d'émission de signaux visuels d'alerte appelés "farots". Chaque farot, installé sur un promontoire (tour castrale comme à Brégançon, ecclésiastique comme aux Saintes et à Ulmet, ou isolée) est donc équipé du matériel nécessaire à l'allumage d'un feu. Ce feu a pour fonction d'alerter un autre farot de l'approche d'un navire inquiétant. Les ordonnances du début du XIV^e siècle font état du double signal qui équipe un farot : il doit produire de la fumée le jour et des flammes la nuit. Trente-trois de ces farots sont donc installés sur le littoral et la source diplomatique précise qu'il faut trente minutes pour qu'un signal d'alerte parcoure la côte de La Turbie à Aigues-Mortes. Tout ceci est bien connu⁵⁰.

La responsabilité de ce réseau est déléguée dès 1302 aux vigueries et baillages du littoral, c'est à dire aux communes les plus concernées par ce danger (Nice, Grasse, Hyères, Marseille, Arles). La garde de mer ou "estout" ou "stout"⁵¹ est donc une « mission de service public » que le comte transmet officiellement à toutes les communes littorales concernées par ces farots, communes sur qui reposent désormais les coûts de construction, d'équipement en hommes et en matériels, et d'armement de ces ouvrages indispensables à leur sécurité. Le dispositif de contrôle et de sanction prévu révèle quelque chose de la réticence des communes à assumer ces lourdes charges : tout manquement à ce devoir est passible d'une amende et des inspections conduites par un commissaire comtal sont annoncées. Le réseau côtier des farots, les estout et les inspections sont encore d'actualité durant le XV^e siècle et bien au-delà⁵²,

⁴⁶ Comme celle que l'on redoute à Hyères, en provenance de Nice, en 1499 (Rigaud, *op. cit.*, 2006, p. 86-87).

⁴⁷ De Ribbe, *op. cit.*, 1898, p. 349-352.

⁴⁸ *Ibid.*, p. 58-60 et n. 4.

⁴⁹ *Documents relatifs aux farots ou feux de garde sur les côtes de la Provence au Moyen-Age*, Marseille, 1871.

⁵⁰ Rigaud, *op. cit.*, 2006, p. 12-14.

⁵¹ *Ibid.*, p. 58, 1477. De Ribbe, *op. cit.*, 1898, p. 38.

⁵² Rigaud, *op. cit.*, 2006, p. 27 et n. 34 (dès 1323 et 1354).

ce qui n'empêche pas l'existence d'autres signaux d'alerte (voiles, bannières, coups de canon⁵³).

Les trois principaux souverains de la Provence durant notre période ont témoigné d'un intérêt inégal pour le littoral, la mer et leur sécurisation. Pourtant, le second XV^e siècle correspond à une période de redéploiement du commerce maritime, autant sur les côtes françaises que provençales⁵⁴. Le transport maritime reste en effet attractif, étant un mode de transport bien plus économique que le transport terrestre⁵⁵. Louis XI et René d'Anjou sont avides, chacun à sa façon, des recettes fiscales que procurent les marchandises importées par mer (épices, métaux précieux), mais aussi des produits exotiques, des hommes et des savoir-faire qui arrivent par les ports. Dans cet esprit, René libéralise l'accès au port de Marseille en 1472⁵⁶. Par conséquent, chacun, en tant que responsable de la sécurité de sa principauté et de ses sujets, tâche de normaliser la navigation dans les eaux provençales et au-delà.

Les quelques interventions du roi René en matière de prévention sont peu efficaces, sinon peu documentées. Il est vrai que ses désastreuses guerres de prétention d'est en ouest sont la cause de bien des maux du littoral provençal. Pourtant, il ne semble pas avoir doté le littoral de garde-côtes, ni s'être donnée les moyens d'une flotte militaire propre, pour les expéditions napolitaines de 1438-1442 et de 1459-1463. Pour le transport des troupes et l'avitaillement même, ce prince préfère nolisier des navires génois, français, voire pontificaux. S'il institue le gendre de Jacques Coeur, Jean de Village, capitaine général sur la mer, c'est pour pouvoir disposer au besoin de ses navires marchands et de ses gens de mer, leur fournir des armes le cas échéant, pour partir en expédition⁵⁷.

On connaît du roi René quelques interventions ponctuelles en faveur de la fortification des deux principales places fortes du littoral. Dans les deux premières décennies de son long règne, il se déplace à Toulon en 1449 pour évoquer cette question auprès de Toulonnais durement touchés par les attaques⁵⁸ ; il les prévient d'ailleurs d'un danger maritime en 1453. À la même époque, il patronne la reconstruction de la Tour Maubert de Marseille entre 1447 et 1452, au moins en participant à hauteur d'un quart de la somme totale, le reste étant acquitté par la commune et la corporation des pêcheurs. Cela n'empêche pas le comte de prendre le contrôle de cette tour commandant l'entrée du port, et de la nomination de son capitaine, au grand dam des Marseillais⁵⁹.

René donne son aval pour la construction d'une petite forteresse munie d'une tour de farot sur le Grand Rhône en 1470 : la Tour du Baloard⁶⁰. Mais nous sommes à une époque où l'Angevin est en campagne militaire pour ôter le comté de Barcelone à Jean II d'Aragon (1466-1472). L'historiographie n'a pas assez relevé l'intense activité, épistolaire, diplomatique, logistique, de René d'Anjou durant cette campagne. Les lettres conservées à la bibliothèque Méjanes d'Aix, pour la plupart inédites, permettent

⁵³ *Ibid.*, p. 15-17.

⁵⁴ De Mas Latrie, *op. cit.*, 1886, p. 488-489 ; Gandilhon, *op. cit.*, 1941, p. 243-249, 253-256.

⁵⁵ Édouard Baratier, Félix Reynaud, *Histoire du commerce de Marseille*, t. II, Paris, 1951, p. 853-855.

⁵⁶ Lecoy de la Marche, *op. cit.*, 1875, t. I, p. 480 ; Gandilhon, *op. cit.*, p. 254.

⁵⁷ Lecoy de la Marche, *op. cit.*, t. I, p. 172, 528.

⁵⁸ *Ibid.*

⁵⁹ *Ibid.*, p. 529.

⁶⁰ Ph. Rigaud, "Une fortification à l'embouchure du Rhône, la Torre del Baloard », in *Bulletin du Groupe Archéologique Arlésien*, n°13, 1990, p. 30 (16 juin 1470).

de la renseigner dans les détails. Parmi les préoccupations directes de René, qui suit et soutient, depuis l'Anjou ou la Provence, les opérations conduites localement par son fils Jean de Calabre, se trouve celle de la sauvegarde des marins barcelonais. Mais la bienveillance envers les Catalans, dont il entend faire ses sujets, ne signifie-t-elle pas aussi la neutralisation du principal péril pour les côtes provençales ?

Sa lettre de 1471⁶¹, en catalan, inédite, en faveur du marchand Antoine Roveri est typique des efforts d'un prince qui entend prendre une posture de protecteur de la navigation dans les eaux prétendues de sa juridiction⁶², sans pour autant risquer de desservir les intérêts de son fils assiégé dans Barcelone. Cette lettre intime donc l'ordre aux autorités de la ville et à tous ses navigants de laisser circuler librement, on comprend sans aucune taxe, les marchandises chargées par Roveri entre Catalogne, Sardaigne et Sicile, mais sous réserve qu'il ne trafique pas les choses susceptibles de favoriser les armées ennemies de Jean II d'Aragon (armes, métaux précieux). Sa confiance dans le chargeur catalan est donc toute relative.

Un autre Catalan paraît prendre dans ces années une certaine importance auprès du comte angevin, Charles de Torreilles, récipiendaire de l'office de capitaine général sur la mer. Lecoy de la Marche le soupçonne d'être un Hospitalier de Saint-Jean de Rhodes chargé par René de former une flotte mi-commerciale, mi-militaire composée de baleiniers, trirèmes et birèmes. Le capitaine se voit gratifié pour cette tâche du droit de quint, c'est à dire du cinquième de toute saisie maritime qu'il ferait, adjoint à la décime sur les prises effectuées dans les eaux provençales⁶³. À la fois garde-côtes et équipement de course, il semble que cette flotte subventionnée ait eu vocation à assurer à la fois la sécurité des côtes catalanes et provençales ; l'on doit y voir une première initiative du roi René en faveur de la sécurité maritime en Provence.

Cette incitation à la course n'est en revanche pas pour sécuriser et rassurer les fustes étrangères. L'exemple de Joan Ruiz Iracabal Viscahi, "vassal" du roi de Castille, dont la nef est arraisonnée au large de la Catalogne avant juillet 1468, par un capitaine de René, Antoine [et/ou Enfranci ?] Setanti est déjà connu. René se démène depuis Baugé en Anjou pour faire libérer le prisonnier retenu à San Feliu de Guixols, près de Gérone, par le comte de Campobasso, afin éviter un incident diplomatique avec le roi de Castille dont le soutien lui est précieux dans sa guerre de Catalogne. Il écrit une lettre à Ferri de Lorraine, son beau-fils et lieutenant général en Catalogne, le 8 juillet 1468 et trois lettres le 29 mars 1469, à Jean de Calabre, son fils, gouverneur et lieutenant général en Aragon, au capitaine de gens d'armes napolitain Campobasso (Nicolas de Montfort) et au capitaine de mer Setanti⁶⁴. D'après Lecoy de la Marche, le navire finit par être relâché⁶⁵.

Nos sources documentent plus en profondeur le capitaine corsaire Charles de Torreilles et sa famille. Il n'a manifestement pas le temps de faire l'office que le comte René attend de lui. Il est capturé dans les années 1450 ou 1460 par les Sarrasins et retenu captif à Bougie pendant des années, dans des conditions dites "*inhumane*". Son

⁶¹ Recueil cité, p. 177.

⁶² Lecoy de la Marche, *op. cit.*, t. I, p. 482-483.

⁶³ *Ibid.*, p. 529-530 et n. 2 p. 529. D'autres patrons, peut-être de moindre envergure, jouissent de telles prérogatives, tel Antoine Setanti.

⁶⁴ Recueil cité, p. 116-118.

⁶⁵ Mais Lecoy de la Marche, *op. cit.*, t. I, p. 529-530, localise l'arraisonnement en Provence, devant les îles d'Hyères, avec le concours de marins français (Languedociens). Cela ne concorde pas avec la suite de l'affaire.

souverain se préoccupe de le faire libérer par le biais de son frère, Jean de Torreilles, comte d'Iscla, conseiller royal et gouverneur général de la principauté de Catalogne, par lettre du 28 mai 1470⁶⁶.

Pourtant, un Barcelonais du nom de Francès de Torelles, probablement parent des deux frères cités, se rend coupable dans les années 1480 d'actes de piraterie dans les eaux franco-provençales. En 1482, il capture un homme de Louis XI retour de Barbarie, nommé Pierre Symonneau, de Fontenay-le-Comte. Celui-ci reste probablement captif pendant de nombreux mois puisqu'il faut attendre le règne de Charles VIII pour le voir libéré, avec la concession de lettres de marque pour sa vengeance⁶⁷. En 1488, un Torellas attaque la cité de Marseille de conserve avec un autre amiral catalan, Villamari⁶⁸.

La famille Toreilles finit apparemment par échapper au contrôle des comtes de Provence. Cela explique peut-être que René prenne l'initiative pour la première fois de faire construire et d'armer (dans tous les sens du terme) deux caravelles en 1478, avec l'argent de la vente de la seigneurie de Commercy, en Lorraine, ancienne possession de Campobasso, à son petit-fils René II. Jacques Paviot a publié en 1991 les comptes du chantier naval de Sanary où *La Sainte-Marthe* et *La Madeleine* voient le jour entre janvier et septembre 1478. Il fait part de sa perplexité quant à l'utilité de cette petite flotte. On peut ici présenter une hypothèse. La source révèle une certaine complicité avec le roi de France dans ce projet. En effet, les ouvriers du chantier naval provençal sont recrutés à La Rochelle, où un écuyer de Charles II du Maine se rend à cet effet⁶⁹. Le contexte est effectivement favorable à une collaboration franco-provençale, puisque Louis XI tente alors de ranimer la guerre de Naples, faisant miroiter à son oncle la reconquête du royaume d'entre les mains de Ferrante d'Aragon. Ne pouvant plus compter sur l'alliance génoise, René a pu, sur les conseils du roi de France, mettre sur pied sa propre flotte pour cette expédition, pendant que son neveu et héritier parcourait l'Italie en quête de soutien diplomatique et militaire⁷⁰. Mais nul n'a encore repéré ces deux navires durant les saisons de navigation de 1479 et 1480. Tout juste sait-on d'après les comptes publiés par J. Paviot qu'ils font leur hivernage à Marseille les deux années de suite.

Quoi qu'il en soit, après la fin de la campagne d'Aragon, les espoirs de René se sont une fois de plus tournés vers Naples. C'est d'ailleurs, comme on l'a déjà indiqué plus haut, de l'est que le danger est redouté dans ces années 1478-1480. Le péril aragonais, quant à lui, est neutralisé au plus tard au mois de mai 1479 par la trêve signée avec Ferdinand⁷¹. Dans les comptes du chantier naval de Sanary, il est question de sauf-

⁶⁶ Recueil cité, p. 159 ; Lecoy de la Marche, *op. cit.*, t. II, p. j. n°68, p. 337.

⁶⁷ Gandilhon, *op. cit.*, p. 255 et n. 10 (voir la bibliographie). Les Montpelliérains font annuler ces lettres de marque auprès du roi dans l'intérêt de leur commerce.

⁶⁸ Rigaud, *op. cit.*, 2006, p. 72, n. 2.

⁶⁹ Paviot, art. cit, 1991, p. 57 (départ le 23 février 1478). La même affaire aurait pu motiver cet envoi du roi René en janvier 1478 : « Le XVII^e dudit mois, à Jehannin, chevalcheur d'escuyerie, pour son voyage d'aler en Aigues-Mortes, porter lettres de monsr au capitaine de la galliasse de France, baillé ung escu d'or, à XXVIII g. et VIII g. en monnoie, qui vallent... III f° » (Gustave Arnaud d'Agnel, *Les comptes du roi René, publiés d'après des inédits conservés aux archives des Bouches-du-Rhône*, t. III, Paris, 1910, n°3676, p. 120).

⁷⁰ Yannick Frizet, *Louis XI, le roi René et la Provence*, Aix-en-Provence, PUP, 2015, p. 158-159.

⁷¹ Antonio de Capmany y de Montpalau, *Memorias históricas sobre la marina, comercio et artes de la antigua ciudad de Barcelona*, 1779, n°398 (26 juin 1479 mais évoquant une lettre de Marseille du 25 mai 1479) et 399 (21 octobre 1479), p.583-584 ; trêve mentionnée dans G. Arnaud d'Agnel, *op. cit.*, 1910, t. III, p. 159 : 24 juillet 1479.

conduits à fournir aux rois de Castille et à "Ferrande" (Ferdinand ?) le 14 octobre 1479. Des ambassadeurs font route vers la Catalogne pour cette affaire. En janvier 1480, René envoie encore une ambassade au roi de Castille (Ferdinand) à Tolède⁷². Peut-être souhaite-t-il conforter ou prolonger la trêve.

Du côté du Levant, en revanche, les dernières escales diplomatiques du fils de Ferrante de Naples à Marseille entre 1478 et 1480 sont sources d'alarme pour le comte et ses sujets. René lui-même envoie de multiples messagers pour prévenir ses officiers locaux de l'arrivée de navires du "roy Fernando". C'est le cas le 1^{er} août 1478, d'Avignon, à destination des capitaines et gardes "de la coste de la marine" lorsque les navires napolitains sont signalés au large de Gênes⁷³, puis le 17 décembre suivant, depuis Tarascon vers Marseille à l'intention du lieutenant du viguier pour la même flotte⁷⁴. Le même mois, Louis XI envoie des hommes d'armes dans la vallée du Rhône, contribution royale indirecte à la protection des côtes provençales⁷⁵. Le 3 mars 1479, Cassis prévient Marseille que l'arrivée des galères de Ferrante est imminente. La ville phocéenne prépare une réception pour cette visite diplomatique, et l'artillerie est tenue prête, officiellement pour saluer la venue du prince de Tarente⁷⁶. Le mois suivant, un courrier de Tarascon nommé Henry est envoyé "a Tholon et le long de la coste" pour prévenir de l'arrivée des galées du fils de Ferrante⁷⁷ ; à nouveau le 28 septembre 1479, René écrit à Marseille⁷⁸.

Mais les efforts de l'Angevin ne s'en tiennent pas à du renseignement. Le niveau d'alerte en 1479 est tel qu'il songe à nouveau à se doter d'une flotte de garde-côtes, à Marseille. Il charge le sire de Cotignac de recruter 300 marins et soldats provençaux, de les armer de bâtons à feu et de leur fournir des barques⁷⁹. On aimerait connaître l'efficacité de cette flotte et sa pérennité sous le successeur de René, Charles III. Mais le court règne de ce dernier est peu documenté. Tout au plus peut-on dire qu'il détache les deux caravelles de son oncle au service des Hospitaliers de Rhodes et qu'il est peu probable qu'elles aient réellement défendu le littoral provençal.

Les rois de France du XV^e siècle agissent assez peu en faveur d'un littoral dont ils ont pourtant tôt perçu les potentialités naturelles, commerciales et géostratégiques. Rappelons qu'en 1445 Charles VII base les galées de France à Marseille. Sous Louis XI, elles regagnent Aigues-Mortes mais Marseille reste leur chantier naval. À partir de l'héritage de la Provence en décembre 1481, le roi de France apporte d'emblée aux Provençaux sa puissance et son influence internationale. Louis XI, comme on le sait, renouvelle les traités commerciaux et de sauvegarde avec les émirs arabes du Maghreb et d'Égypte afin de sécuriser la navigation commerciale. Il est vrai que René avait déjà traité avec le roi de Bône dans le même objectif⁸⁰.

Le règne de Charles VIII semble plus favorable à la question de la sécurité maritime, notamment à Marseille. Dès novembre 1484, le sénéchal Aymar de Poitiers arme dans le port un navire dédié à la protection des fustes marchandes des environs,

⁷² Arnaud d'Agnel, *op. cit.*, 1914, t. I, p. 62.

⁷³ Arnaud d'Agnel, *op. cit.*, 1910, t. III, p. 130.

⁷⁴ *Ibid.*, t. III, p. 141, n°3774.

⁷⁵ Frizet, *op. cit.*, p. 159-160.

⁷⁶ Arnaud d'Agnel, *op. cit.*, 1914, t. I, p. 59-60.

⁷⁷ Arnaud d'Agnel, *op. cit.*, 1910, t. III, n°3826, p. 152.

⁷⁸ *Ibid.*, n°3877, p. 163.

⁷⁹ Lecoy de la Marche, *op. cit.*, t. I, p. 528 et n. 1.

⁸⁰ *Ibid.*, p. 481.

moyennant une contribution de 2% des marchandises transportées. Le statut d'arsenal militaire de Marseille est considérablement renforcé en développant l'ancien chantier naval du Plan Fourmiguier. En 1487, le roi se préoccupe de l'achèvement de deux galères subtiles (galères de combat), avant de prévoir la construction des six "tercenaulx", hangars à galères, bâtis entre 1488 et 1494 et donnant directement dans le port. En 1490, une fois acquise la participation financière des Trois États de Provence, le souverain y lance la construction de six galères supplémentaires. Marseille devient ainsi la principale base navale française en Méditerranée, commandée par un général des galères⁸¹. Mais cette montée en puissance du port militaire phocéén est surtout mise au service des Guerres d'Italie et n'apporte pas le repos à la Provence du front de mer.

III - LE ROLE DEFENSIF DES AUTORITES SECONDAIRES (officiers, communes, nobles)

Les politiques conduites par les princes ne se révèlent en aucun cas suffisantes pour apporter la sécurité littorale dont les Provençaux se montrent si avides. Cette question revient plus ou moins directement dans sept articles des soixante-cinq qui ressortent de l'assemblée des Trois États de 1482⁸² et qui sont destinés à inspirer la future politique provençale des rois de France. Les Provençaux se représentent leur côte comme très longue et difficile à protéger, en particulier des dangers venus d'Italie⁸³. Pourtant, ils aspirent ardemment à développer le commerce maritime avec la France et avec le reste du monde, en généralisant les privilèges de Marseille (1472) à tous les ports du comté⁸⁴.

Ils ont besoin que les places fortes littorales soient mieux administrées de façon à ce que leur fonction soit respectée. L'article 34 évoque le cas du fort de Brégançon, dont le capitaine lui-même s'adonne à la piraterie, aux dépens des pêcheurs et navigants provençaux. L'indigénat est réclamé pour les capitaineries de toutes ces places défensives du littoral comme la tour de Marseille, le fort de Toulon, Arles, Hyères, Brégançon, etc. (art. 13). De même se plaignent-ils du désintérêt de François de Luxembourg pour la défense de la grande vicomté de Martigues qu'il a obtenue de Louis XI en 1481 (req. 1). Le manque de confiance dans les capitaines et seigneurs allogènes nommés par le roi semble un sentiment partagé par les provinces maritimes françaises, puisqu'il apparaît dans le compte-rendu des États généraux du royaume de 1484⁸⁵.

⁸¹ Raymond Collier, Joseph Billioud, *Histoire du commerce de Marseille, publié par la Chambre de Commerce de Marseille*, t. III, Paris, 1951, p. 36-38, 63-71. En 1491, Arnaud de Villeneuve est Capitaine général de la marine de Provence, puis Prigent de Bidoux lui succède avec le titre de Général des galères.

⁸² Arnaud d'Agnel, *op. cit.*, 1914, t. II, art. 13, 19, 33, 34, et requêtes 1, 7, 12 (p. 71-72, 78-79, 84, 87-89).

⁸³ *Ibid.*, art. 19, p. 73-74 : « *longum distensa in lictore maris, unde ex improviso posset invadi et offendi et ex alia parte ad fores Itallie* ».

⁸⁴ *Ibid.*, art. 22, 23, 24, p. 74-75.

⁸⁵ Jehan Masselin, *Journal des États généraux de France tenus à Tours en 1484 sous le règne de Charles VIII*, Paris, Imprimerie royale, 1835, Appendice, p. 668.

Ayant trop souffert des dévastations causées par l'usage des lettres de représailles, ils demandent que l'on mette fin par le biais du sénéchal ou du Conseil éminent à cet usage de manière à pacifier les relations avec les nations voisines et partenaires en matière de commerce (art. 33). Ils préfèrent cependant que l'usage du sauf-conduit se poursuive (req. 7).

Le "grand" sénéchal, en tant que premier officier du comte, assure sa régence et endosse ses prérogatives en l'absence du prince. De fait, c'est vers lui que se tournent les communes confrontées à un danger maritime. Les États le sollicitent en 1442 pour la défense contre les Catalans⁸⁶. La commune d'Arles le prévient pour l'attaque d'Ulmet en 1452 ; Toulon l'informe en 1455 ; Jean Cossa est sollicité en 1469 dans l'affaire de l'épave catalane récupérée en Camargue⁸⁷. En 1496, Nice demande à Toulon de lui écrire, ou si besoin aux "autres officiers", pour que soit prise la décision de faire libérer leur navire indûment retenu. En 1514, Nice fait plutôt appel au capitaine des galères de France Préjean de Bidoux⁸⁸. En l'absence du prince, les décisions majeures (arraisonnement, libération, affaires diplomatiques délicates) sont du ressort du sénéchal. Dès lors, on peut comprendre que les Provençaux aient besoin qu'il réside en Provence. À entendre la plainte contenue dans l'article 4 des États de 1482⁸⁹, c'est loin d'être acquis.

Les communes n'ont d'autre choix que de s'approprier la défense de leur littoral. Elles sont, il est vrai, en première ligne et ne peuvent se retrancher derrière la force comtale. La figure princière est néanmoins brandie, en dernier recours, pour intimider la partie adverse. C'est ainsi que Nice menace Arles en 1496, dans l'affaire de la saisie d'un navire de charge, d'en référer à son prince, le duc de Savoie, qui lui-même en avisera le roi de France. Que l'affaire remonte au niveau des souverains, pourtant incapables d'assurer l'intégrité de leur littoral, semble constituer la menace suprême. D'autant que Nice prétend dans sa lettre que Charles VIII ne souffrirait pas que les sujets du duc de Savoie soient maltraités chez lui⁹⁰.

Le second XV^e siècle et le début du XVI^e marquent apparemment une intensification du rôle des communes dans la prévention des risques littoraux. Ph. Rigaud a mis au jour les correspondances fournies qui existent alors des communes de l'est vers les communes de l'ouest, une course de relais visant à transmettre des informations écrites, brèves mais plus explicites que les signaux visuels, sur les dangers maritimes. Il existe aux archives communales d'Arles plus de 4000 messages reçus dont 50 sont publiés dans les *Letras de la costiera* de Ph. Rigaud (2006).

Il s'agit d'un véritable réseau secondaire de renseignement et de solidarité⁹¹, tel que les communes de l'arrière-pays, et en particulier de la rive rhodanienne (Orange-Avignon-Tarascon), l'établissent pour se prémunir contre les risques consécutifs aux passages d'hommes d'armes⁹². Cette entraide s'exerce aussi en matière de suivi des

⁸⁶ Rigaud, *op. cit.*, 2006, p. 27.

⁸⁷ Rigaud, "Un épisode piratique à Ulmet en 1452", in C. Landuret et alii, *op. cit.*, 2015 ; De Ribbe, *op. cit.*, p.41 ; Rigaud, *op. cit.*, 1984.

⁸⁸ Rigaud, *op. cit.*, 2016, p. 171.

⁸⁹ Arnaud d'Agnel, *op. cit.*, 1914, t. II, art. 4, p. 69.

⁹⁰ Rigaud, *op. cit.*, 2016, p. 170.

⁹¹ Il arrive qu'une commune refuse de lancer l'alerte : cf. "Cassis non vol scieure" (Rigaud, *op. cit.*, 2006, p. 61, 1478). Un manquement à ce devoir de solidarité peut appeler une justification, comme celle du capitaine de Brégançon aux syndics de Toulon (A.C. Arles CC 217 n°29 ; 30 août [1477], recherches inédites de Ph. Rigaud).

⁹² Frizet, *op. cit.*, p. 149-151.

captifs, une commune ayant à déplorer la rafle de quelques-uns de ses habitants pouvant demander au prochain port d'escale présumé d'essayer de les récupérer⁹³.

Ce réseau de communes littorales seconde le réseau des farots, qui sont les principaux émetteurs d'informations et dont les guetteurs contactent directement les syndics. À partir de cette impulsion, les édiles enclenchent une chaîne de solidarité, envoyant un messenger à cheval vers la commune voisine à l'ouest, qui fait de même, et ainsi de suite jusqu'à la cité d'Arles qui semble le terminus du voyage. Ce réseau côtier fonctionne essentiellement durant la période de navigation, c'est à dire d'avril à septembre. Mais comme les attaques, les messages peuvent transiter aussi hors de cette période⁹⁴. En revanche, l'"estout" doit se faire sept jours sur sept, bravant, pour assurer la sécurité collective, les interdits dominicaux. Jour et nuit, les guetteurs sont à leur poste et il leur est possible de prévenir un syndic en pleine nuit⁹⁵. Doit-on se représenter un guetteur alarmé venant réveiller un syndic d'astreinte chez lui ou à la maison commune, lequel est en mesure d'expédier un chevaucheur de nuit vers la commune voisine ? Il est fréquent que ces messages soient rédigés dans l'urgence ("de cocha") et avec concision ("Aguem fayre pauc paraulas⁹⁶" : Nous allons la faire courte). Les messages à destination de Marseille se distinguent par leurs recommandations particulières pour les "barqueres" ou les "barcas⁹⁷", eu égard aux nombreux pêcheurs de la cité. Ces mentions disent à la fois l'importance de la communauté des pêcheurs marseillais et leur vulnérabilité particulière.

Le système de surveillance des communes parvient même à identifier précisément certains malfaiteurs des mers. On trouve dans leurs missives les noms de Bonet (1452, "catalan"), Saragosse (pirate génois, 1467, 1468, 1472, 1488, 1492), le comte de Prades (1475), les capitaines Villamari père et fils (1478, 1488, 1491⁹⁸). C'est la preuve de l'expertise des acteurs de ce réseau et de leur efficacité. Lorsque la catastrophe maritime survient, que le dispositif d'alerte, on n'ose dire de prévention, est caduque, il faut parer au plus pressé. Les villes se mettent alors en état de guerre, et c'est d'ailleurs bien le terme qu'elles utilisent, mobilisent leurs habitants selon leurs coutumes (connestablies ou six de la guerre à Toulon, cinquanteniers en Arles⁹⁹), mettent en place un tour de guet, apprêtent l'artillerie.

L'exemple de l'attaque de la Tour dels Fieus, sur le Grand Rhône par des navires "catalans" en 1468 offre un exemple de réflexe défensif d'une commune attaquée par les eaux. On doit la découverte des sources permettant de reconstituer cet épisode aux recherches de Ph. Rigaud. Alors que la guerre de Catalogne fait rage, que Jean d'Anjou est entré en 1467¹⁰⁰ dans Barcelone assiégée, huit galées de Jean II d'Aragon et du

⁹³ Voir l'exemple d'Arles écrivant à Monaco, Nice, Marseille et Aigues-Mortes dans Rigaud, *op. cit.*, 2006, p. 38, n. 55 ou Grimaud s'adressant à Bormes pour récupérer cinq captifs dans *id.*, p. 67.

⁹⁴ La garde d'Ulm se prolonge jusqu'à la Toussaint 1452 (Rigaud, art. cit., 2015). On relève ailleurs des attaques maritimes aux mois de novembre (A.C. Arles CC 204 f. 29, recherches de Ph. Rigaud), décembre et janvier (*id.*, 2006, p. 77-79).

⁹⁵ Les syndics de Fréjus sont prévenus par leur garde à trois heures du matin en 1485 (*id.*, 2006, p. 63).

⁹⁶ *Id.*, p. 74.

⁹⁷ A.C. Arles CC 217 n°62, 26 octobre [s. d.] et CC 207 n°8, 20 mai 1468 (recherches Ph. Rigaud).

⁹⁸ Rigaud, *op. cit.*, 2006, p. 61, 65, 71 et n. 2, p. 72.

⁹⁹ De Ribbe, *op. cit.*, 1898, p. 36, 40-42 ; A.C. Arles CC 207 f. 12 (recherches Ph. Rigaud).

¹⁰⁰ Jean Favier, *Le roi René*, Paris, éd. Fayard, 2008, p. 443.

pirate Saragosse remontent le Grand Rhône, détruisent la tour de farot dite dels Fieus¹⁰¹ et font craindre aux Arlésiens une attaque de la ville.

C'est une fois de plus une comptabilité des dépenses faites par le trésorier du conseil de ville, maître Anthoni Vilassa, qui nous permet de suivre les dispositions prises dans l'urgence¹⁰². Le budget de ce qui s'apparente à une contre-attaque communale est pris sur une partie (moins d'un quart, 900/4000 florins) du produit de la gabelle d'Arles qui revient ordinairement au maître des ports, le noble Guillaume du Chastel, pour le comte du roi René. Cette redistribution financière de circonstance, qui semble avoir été convenue au préalable avec le grand sénéchal Cossa, ressemble à une subvention publique en faveur du conseil de ville, qu'on voit endosser bien des responsabilités dans cette opération militaire. En effet, les syndics d'Arles prennent en charge les armées mobilisées tels des chefs d'État-major. Cela n'implique pas pour autant que l'autorité comtale se contente d'un engagement financier, comme on le verra au cours de la deuxième attaque.

Arles est prévenue de l'arrivée de cette flotte par les communes de l'est. Il y a peu de détails sur la première attaque du corsaire Saragosse, qui doit se dérouler en mai 1468, sinon que le conseil y répond par ce qui semble à première vue un moyen de fortune, c'est à dire l'envoi sur le Grand Rhône du capitaine de la ville, Jean de Saint-Martin, sur ou avec une barque de pêcheurs armée pour l'occasion. Mais l'essentiel des frais concerne la seconde attaque, celle qui est menée vers fin juillet-début août. La première initiative d'Arles, le 26 juillet, semble être de prévenir les autorités souveraines. Le roi René étant alors en Anjou, on expédie un chevaucheur en direction de Tarascon où se trouve le grand sénéchal Cossa. À son retour, il part pour Aigues-Mortes avec le même cheval. On apprend qu'un autre est envoyé directement devers le comte à Angers à date inconnue.

La ville prépare sa contre-attaque dans la soirée du 26 juillet au cours du "beure", d'une "collacion [...] après dinar" à la maison commune puis d'un "sopar" chez les Franciscains. C'est autour de la table donc que se décident les préparatifs de la guerre. On se prépare à faire parler l'artillerie à poudre, et pour l'occasion on s'apprête à remettre en état l'arsenal conservé dans l'hôtel de ville et même à l'étoffer. On fait tailler des boulets de pierre, on fait réparer les équipements existants (caisse à munitions, affûts de serpentines), fabriquer une ou deux serpentines, acheter un affût, de la poudre, du salpêtre (en Avignon). On pourvoit à la fois à la défense d'Arles et à la contre-attaque sur le Grand Rhône. Deux armées s'ébranlent pour aller combattre les assaillants catalans de la Tour dels Fieus, située à peu près à mi-chemin entre Arles et la mer, sur la rive gauche (côté Crau). L'une vient de Tarascon et semble commandée par le sénéchal. L'autre est une armée qui semble aux ordres des syndics d'Arles, puisque cette "guerra" (trois mentions) se déroule sur son "terrador", et marche derrière le viguier de la ville Claude Radulphi. Les deux formations descendent le fleuve en bateaux (dont une sapine), peut-être de conserve, jusqu'à proximité de la Tour attaquée. L'armée du sénéchal accoste vers Galignan, du côté de la Crau (rive

¹⁰¹ Un farot peut avoir aussi une fonction défensive, notamment lorsqu'il est installé sur un château. Le fort de Brégançon en constitue un exemple, lui qui lutte toute la nuit contre quatre navires qui pourchassent deux barques de Toulon et Six-Fours) au début de mai 1476 (Rigaud, 2006, p. 56).

¹⁰² A.C. Arles, CC 206, f. 51-51^v (1467) ; 207, f. 5-14, 25, 30-30^v, 33-33^v, 61, 62 (1468) ; 208 f. 42^v, 54^v (1468) ; 210 f. 63 (1471).

orientale). Elle semble composée, entre autres peut-être, de combattants marseillais. L'armée du viguier accoste sur l'autre rive, côté Camargue. La tactique suggérée par ces opérations est une prise en tenaille de l'ennemi pour l'empêcher de poursuivre sa route en amont jusqu'à la ville (doc. 2).

Justement la cité est mise en défense et les comptes se focalisent sur deux tours du système de fortification situées de part et d'autre du Rhône et qui ne sont manifestement plus en état de fonctionnement. La première, la Tour Neuve, est située au quartier de la Roquette, rive gauche ; la seconde, la Tour de Trinquetaille, de l'autre côté du Rhône. La première est réparée, sécurisée et équipée dans l'urgence : on nettoie ses douves, on lui fabrique une nouvelle clé, on lui fournit des clous, de la poudre en masse pour les bombardes arrivant de l'arsenal municipal. Un trompette s'y installe en sentinelle, pour qui l'on prévoit des chandelles, des brocs nouveaux pour la boisson, d'autant que son office dure tout le mois d'août 1468. La Tour de Trinquetaille est nettoyée, munie de clous ("clavason"). Ces deux tours servent également de farots et sont équipées du nécessaire pour allumer le feu (résine ou poix "pega", paille "pelha", fagots ou mèche "faratons"), besogne pour laquelle les Juifs semblent désignés.

D'autres pièces d'artillerie (serpentes, couleuvrines, bombarde) sont expédiées cette fois vers le théâtre d'opérations sur les rives du Grand Rhône où les deux armées résistent aux corsaires catalans. Les comptes municipaux font état des approvisionnements en nourriture des deux armées. En Camargue et en Crau, Arles leur fait acheminer par bateau pain et vin, viande de porc salée, viande de bœuf, de brebis, de mouton, en grande quantité. Pas de mention de légumes secs ni verts, le combattant réclame une alimentation carnée.

Les combats y font rage pendant plusieurs jours, peut-être trois. La flotte catalane est à la fois canonnée depuis les berges et harcelée par les barques. Plusieurs trompettes diffusent les signaux de manœuvre. Le remboursement postérieur de nombreuses rames brisées témoigne de la violence du combat fluvial. Les ripostes des Catalans font plusieurs blessés qui sont pris en charge avec une attention particulière. Sur place, l'une des barques abrite un barbier et deux hommes, qui pourraient bien avoir constitué un petit hôpital de campagne embarqué capable de soigner les blessés en arrière du front. On mentionne la présence d'autres barbiers, de chirurgiens ("cirurges"). La ville rétribue postérieurement tous ceux qui ont apporté leur concours aux soins des blessés : un homme pour avoir "far medessina" un blessé au bras, l'hôpital du Saint-Esprit « del Borc » qui a recueilli et soigné un blessé au bras par une couleuvrine (la sienne ?). Les syndics conviennent même d'accorder à ce dernier une somme en guise de dédommagement pour ses faits d'armes. Un dénommé Montanier, blessé à la jambe par une couleuvrine des Catalans, vraisemblablement du côté de l'armée du sénéchal, est brancardé sur le champ de bataille et pris en charge par trois barbiers, qui soignent aussi des Marseillais.

Au terme d'un combat acharné à l'artillerie, il semble que l'escadre ennemie n'ait pas dépassé de beaucoup la Tour dels Fieus, pas au point d'atteindre la ville. La riposte de la ville d'Arles, épaulée par l'armée du sénéchal, s'avère donc efficace. Les assaillants semblent s'être retirés. Le danger passé, on emploie le reste du budget à récupérer l'artillerie installée à la Tour Neuve et sur les bords du Grand Rhône pour la replacer à l'hôtel de ville. Ni l'artillerie, ni les gardes ne restent à poste et les ouvrages de défense n'ont qu'un usage circonstanciel.

Enfin, il reste à s'interroger sur le rôle des nobles dans la défense du littoral. Leurs seigneuries côtières étant exposées aux razzias¹⁰³, on s'attend à les voir apporter un concours armé, comme ils le font à Marseille en 1423¹⁰⁴. Curieusement, les sources consultées font surtout apparaître leur subordination aux communes. Dans l'affaire de l'attaque catalane que nous venons d'analyser, le noble Nicolas de Saint-Martin, peut-être seigneur du fief abritant la Tour dels Fieus, fait une avance en numéraire dont il se fait rembourser par la commune une fois la paix revenue. Il a l'air de participer aux opérations au même titre que tous les gens de métier qui sont réquisitionnés dans l'urgence (boucher, forgeron, tailleur, meunier, poissonnier), sans considération apparemment pour leur spécialité, et qui viennent trouver le trésorier ensuite pour obtenir leur rétribution. Le même type d'avance remboursée existe à Ulmet en 1452-53 avec le noble Romieu, qui se conforme aux exigences communales¹⁰⁵. À Toulon, la collaboration semble étroite avec le châtelain de Hyères, avec Bertrand de Marseille et les connestablies sont commandées par des nobles¹⁰⁶. À Marseille, en 1494, c'est Honorat Forbin, noble et membre du conseil de ville, qui informe la ville de l'approche d'un danger venu de Sète en 1494¹⁰⁷. Il est vrai que les Forbin sont une famille de noblesse récente et que leur implication dans l'institution communale de Marseille est forte depuis plusieurs décennies, notamment en matière de sécurité maritime¹⁰⁸. Leur sens de la défense maritime est particulièrement exercé par l'habitude de la protection de leurs intérêts commerciaux en mer. En 1466, un Forbin est prisonnier avec toutes les marchandises de son navire parti pour le Levant¹⁰⁹. En 1474, Palamède Forbin achète l'île de Porquerolles, l'un des amers les plus remarquables et les plus exposés aux attaques. Dans cette seigneurie indépendante, il faut attendre plus de quarante ans pour voir se construire une fortification efficace contre les attaques mauresques sous les auspices de Louis Forbin, fils de Palamède¹¹⁰.

CONCLUSION

Il nous apparaît clairement combien est difficile la tâche de prévenir un risque humain qui est partout, toujours et en tous et, qui plus est, dont les modes opératoires sont familiers à ceux-là mêmes qui cherchent à s'en défendre. Face à cet écheveau inextricable, les autorités publiques, à tous les niveaux de la société, semblent désarmées, sans pour autant jamais renoncer à l'idéal de la sécurité maritime qui assure production, commerce, repeuplement. Les princes ne déploient pas de politique

¹⁰³ cf. Grimaud dans Rigaud, *op. cit.*, 2006, p. 67 (1491).

¹⁰⁴ Christian Maurel, art. cit., p. 417.

¹⁰⁵ Rigaud, art. cit., 2015.

¹⁰⁶ De Ribbe, *op. cit.*, p. 36.

¹⁰⁷ Rigaud, *op. cit.*, 2006, p. 75.

¹⁰⁸ En 1423, pour obstruer la passe d'entrée du port convoité par les Catalans, l'armateur Bertrand Forbin n'hésite pas à y couler l'un de ses navires (Christian Maurel, art. cit., p. 417.). En avril 1492, Honorat Forbin, consul de Marseille, et Jean Forbin, conseiller de la ville, s'occupent de la commande d'une bombarde de fer de 18 pans de long (Marquis de Forbin d'Oppède, *Inventaire analytique des titres de la Maison de Forbin*, Marseille, 1900, n°1358, p. 288).

¹⁰⁹ Marquis de Forbin d'Oppède, *op. cit.*, 1900, n°571, p. 132.

¹¹⁰ *Ibid.*, n°752, p. 171 ; Rigaud, 2006, p. 133-134, n. 1.

maritime ambitieuse capable de dissuader les brigands des mers, aucun garde-côte n'est mis en place de façon pérenne pour sillonner la côte provençale. René d'Anjou a bien des velléités mais elles répondent plutôt aux impératifs de ses projets de reconquête, à l'ouest comme à l'est. Nous avons estimé le poids conséquent que ces expéditions faisaient peser sur les Provençaux du littoral. Face à cela, les princes semblent se contenter d'expédients.

Lorsqu'on décèle une réelle volonté princière de défendre le territoire, elle se heurte aux contingences spatiales et temporelles, aux distances et aux délais, sans compter les contraintes budgétaires. Que l'on considère le roi René, qui s'évertue à gérer les sérieux problèmes méditerranéens en multipliant les lettres depuis l'Anjou, ou même Louis XI et Charles VIII qui ne daignent pas visiter leurs sujets de Provence. À cela s'ajoute la difficulté pour ces princes de contrôler les représentants du pouvoir souverain, sénéchal, viguier, capitaines de places fortes littorales, qui, comme dans l'arrière-pays, trahissent parfois les intérêts qu'ils sont censés défendre.

La meilleure preuve d'une politique princière défaillante en matière de sécurité maritime, est la forte implication des communes littorales. Les autorités municipales, par la force de l'expérience, paraissent avoir mieux pris la mesure d'un danger qui n'est qu'une autre forme de la guerre et y avoir trouvé de meilleures réponses. Plus réactives, plus rapides, elles semblent seules aptes à faire fonctionner et à améliorer le réseau de surveillance côtière et, ce faisant, développent des capacités remarquables de communication et de renseignement à l'échelle de leurs territoires. Elles développent encore des capacités militaires certaines, aux dépens, on peut en faire l'hypothèse, de la noblesse locale, qui semble lui être de plus en plus subordonnée dans les opérations d'urgence.

Mais les actions des communes ont aussi leurs limites, comme les princes mais à une moindre échelle, celles des distances et des délais, celles du contrôle de leurs administrés marins et chargeurs, à quoi l'on peut ajouter un manque d'anticipation, lié probablement à un manque de moyens (on attend d'être au pied du mur pour curer les fossés, remettre les tours en état, on n'empêche pas les navires de venir faire aiguade à ses îles, on se contente de le signaler aux voisines...).

Néanmoins il se dessine une réelle coopération entre les princes et les communes littorales. Ils se transmettent mutuellement des informations concernant la sécurité, directement ou via les officiers ; parfois les deux. Rappelons que ces mêmes communes sont impliquées dans les frais de construction et de fonctionnement des flottes princières, de l'équipement au chantier naval¹¹¹. À travers cette étroite coopération se révèle le besoin croissant que les princes ont des communes pour assurer la bonne administration de leur domaine¹¹². Ne pourrait-on pas y voir l'un des caractères d'une féodalité dite "bâtarde" par certains historiens¹¹³, où certaines institutions municipales se trouvent acculées à assumer une partie de la prérogative régaliennne par excellence qu'est la défense du territoire ?

¹¹¹ Il en va évidemment de même du côté de l'Atlantique (Gandilhon, *op. cit.*, p. 270).

¹¹² Comme l'illustre le rapport entre Louis XI et ses bonnes villes (Lydwine Scordia, *Louis XI. Mythes et réalités*, Paris, éd. Ellipses, 2015, p.263-274).

¹¹³ Philippe Contamine, *La guerre au Moyen Âge*, Paris, PUF, coll. Nouvelle Cléo, rééd. 2003, p. 275.