L'évolution de la stratégie navale française du XVI^e au XVII^e siècle : la guerre de trente ans en Méditerranée

Alan James

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/970>

DOI : 10.4000/cdlm.970

ISSN : 1773-0201

Éditeur

Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine

Édition imprimée

Date de publication : 1 décembre 2005

Pagination : 203-211

ISSN : 0395-9317

Référence électronique

Alan James, « L'évolution de la stratégie navale française du XVI^e au XVII^e siècle : la guerre de trente ans en Méditerranée », *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 71 | 2005, mis en ligne le 13 mai 2006, consulté le 08 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/970> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cdlm.970>

Ce document a été généré automatiquement le 8 septembre 2020.

© Tous droits réservés

L'évolution de la stratégie navale française du XVI^e au XVII^e siècle : la guerre de trente ans en Méditerranée

Alan James

- ¹ Deux grands principes historiques, «l'absolutisme» et «la révolution militaire», dominent les études sur la Guerre de Trente Ans. C'est notamment le cas en ce qui concerne la Marine française, puisque le cardinal de Richelieu a centralisé l'administration en soumettant les amirautés régionales en France par l'instauration de la juridiction de la Grande Maîtrise de la Navigation et du Commerce de France en octobre 1626. Plus tard, la France, devenue une grande puissance navale au cours du « long dix-huitième siècle », célèbre la politique maritime du Cardinal. Sa décision d'avoir et d'entretenir une flotte de trente vaisseaux pour lutter contre les Espagnols à partir de 1635 constitue les origines de la marine moderne et un symbole des ambitions maritimes françaises. Toutefois, son héritage et sa vision restent bien ambigus¹.

« L'œuvre de Richelieu, le fondateur de la flotte militaire permanente, le théoricien de la puissance navale et le premier auteur de notre grandeur maritime a sombré devant l'indifférence des Français vis-à-vis de la Marine, les difficultés financières, les troubles de la Fronde et le manque de volonté politique, mais la richesse et la justesse de sa pensée laisseront des traces et ses idées demeurent ».²

- ² Sans aucun doute, Richelieu est le personnage le plus important de la Marine française du début du dix-septième siècle.³ Mais le portrait d'un visionnaire déçu exagère la particularité de sa pensée navale, et résulte d'une vision anachronique des historiens de la stratégie navale (notamment celle de l'amiral Mahan) des dix-huitième et dix-neuvième siècles. A vrai dire, il existait une continuité dans la pensée navale depuis le seizième siècle, et cette continuité, évidente dans les actions de Richelieu, surtout en Méditerranée, dévoile un Grand-Maître incarnant les idées et l'esprit de son époque, et un succès stratégique français quasi-total.

- 3 Richelieu a écrit dans son *Testament Politique* que « la puissance des armes requiert non seulement que le Roi soit plutôt fort sur la terre, mais elle veut en outre qu'il soit puissant sur la mer ». Il a suggéré l'entretien de quarante bons vaisseaux de guerre et de trente galères « pour se garantir de toute injure et se faire craindre en l'Océan » et aussi pour développer et protéger le commerce maritime.⁴ Devant l'Assemblée des notables en décembre 1626, il avait signalé le désir du Roi Louis XIII d'entretenir une telle flotte « pour tenir les costes nettes, ses sujets dans les bornes où ils doivent demeurer et ses voisins en la considération qu'ils doivent avoir d'un si grand estat ».⁵ Il mérite sa réputation de penseur naval, mais nous savons que Richelieu a emprunté ces idées plus ou moins directement au marin Isaac de Razilly, et sur le plan commercial à Du Noyer de St Martin.⁶
- 4 Il existe d'autres exemples de tels « théoriciens ». On peut citer le cas d'Henri de Montmorency, amiral de France avant Richelieu, qui avait de grandes ambitions navales.⁷ Au seizième siècle, en pleine guerre de religion, les écrivains huguenots La Popelinière ou Duplessis-Mornay rêvaient d'un grand avenir maritime pour la France.⁸ De même, le duc de Guise, le chef catholique de la Ligue, voulait faire du roi Henri III « le maître de la mer » en même temps que celui-ci investissait Anne de Joyeuse de l'amirauté de France avec de nouvelles responsabilités.⁹ Mais l'intérêt des historiens pour ces penseurs s'est souvent limité à la qualité prophétique de leurs observations.
- 5 On retrouve la même attitude dans l'historiographie anglophone au sujet de l'Empire Britannique. Les historiens anglais ont trop souvent été éblouis par le thème du « *grand destin maritime* », ils cherchaient parfois avec un peu trop d'avidité les origines intellectuelles de l'Empire.¹⁰ Actuellement on s'interroge sur l'intérêt de retrouver dans les documents les déclarations qui ont anticipé et forgé cette conception de la grandeur britannique.¹¹ L'observation célèbre de Sir Walter Raleigh, faite à Elisabeth Ière, servira d'exemple. « *Whosoever commandeth the sea commandeth trade ; whosoever commandeth trade commandeth the riches of the world* ». On constate que Raleigh avait anticipé les guerres commerciales qui se profilaient entre l'Angleterre et les Provinces-Unies et qu'il était visionnaire en ce qui concerne la puissance navale.
- 6 Hervé Coutau-Bégarie a montré que tous ces témoignages y compris celui de Claude de Seyssel en France, prouvent que les premières décennies du dix-septième siècle étaient très riches pour tout ce qui touchait à la pensée stratégique navale, vœux ambitieux et remarques sur l'importance de la mer, et pas seulement en Angleterre et en France.¹² Mais la facilité avec laquelle de tels sentiments ont été exprimés, par Raleigh, Richelieu ou les autres, met en cause leur utilité pour une compréhension du contexte contemporain de la stratégie. Les historiens, doivent tenir compte non seulement de ce que ces individus ont dit mais surtout de l'influence de leurs idées. N'oublions pas que la reine Elisabeth ne s'intéressait guère à la mer et à l'empire atlantique.¹³ Chercher dans l'histoire les prophètes du futur, c'est risquer de ne pas comprendre le passé et même de le dénaturer.
- 7 En France, le thème n'est pas le « *destin* » mais les « *tentatives* ».¹⁴ Il a existé par le passé, des Français qui mesuraient l'importance de la puissance navale, qui l'ont développé, mais qui se sont heurtés à divers obstacles. Les idées navales françaises sont souvent décrites comme « *embryonnaires* », anticipant toujours une application ultérieure, mais établir un grand empire colonial et commercial, ou vouloir contester militairement aux pouvoirs voisins la maîtrise de la mer, ont été les ambitions d'une petite minorité optimiste.

- 8 Pour la plupart des marins français, des amiraux, ou des ministres d'Etat, il y avait, sans doute, des soucis plus immédiats qu'il ne faut pas ignorer. Par exemple, le cardinal de Richelieu, lors de l'Assemblée des Notables, voulait surtout faire reconnaître sa nouvelle autorité navale, d'où sa déclaration à l'Assemblée que tous les bons français souhaitent, une nouvelle flotte royale. A cette date, Richelieu avait proposé plusieurs réformes pour l'Etat, mais il ne l'avait fait que pour conforter sa propre réputation et son pouvoir.¹⁵ Sur ce point, le résultat est l'acceptation par les notables de sa candidature comme premier Grand-Maître de la Navigation de France. En janvier 1627 Richelieu a prêté serment et l'ancien office d'amiral de France a été remplacé.
- 9 Pour le seizième siècle, le contexte immédiat de la pensée navale est plus identifiable à cause des Guerres de Religion. Les recherches de Michel Vergé-Franceschi montrent très bien que, quoique « *terriens* », les nobles factieux s'intéressaient aux titres et aux honneurs de la marine, et l'amirauté de France est devenue « *un enjeu entre catholiques et protestants* ».¹⁶ Pour la monarchie française, une marine serait surtout un instrument de la politique domestique, elle se méfiait des prétentions maritimes de la Ligue Catholique et des huguenots autant que de celles des Anglais ou des Espagnols. La gloire militaire et le développement commercial à l'étranger résultaient des « *effets* » bénéfiques de la puissance navale, mais l'objectif politique se limitait à maintenir l'ordre parmi les nobles et dans les villes portuaires potentiellement rebelles.¹⁷ Cet objectif continuait à influencer la stratégie navale au dix-septième siècle.
- 10 Avant d'être roi de France, Henri IV a été le chef militaire des Huguenots et amiral de Guyenne. Il savait mieux que quiconque alors l'importance de la puissance navale et le rôle qu'elle avait joué dans les Guerres de Religion. En tant que roi, il a annoncé en 1608 son désir de se rendre « *puissant sur mer par la construction... d'un bon nombre de vaisseaux* ».¹⁸ Il a appuyé des projets coloniaux en Nouvelle France, notamment en soutenant les ambitions du voyageur Samuel de Champlain. Mais sa priorité allait toujours aux galères méditerranéennes qu'il voulait porter à treize et prêtes à servir.¹⁹ Avec sa réputation de modernisateur, on aurait pu attendre d'Henri IV une préoccupation atlantique plus importante ce qui n'est pas le cas et pour deux raisons. La première est que les galères restaient encore des instruments de guerre très utiles, non encore dépassés par les vaisseaux ronds, et la deuxième que la Méditerranée demeurait le théâtre de guerres, de voies diplomatiques et commerciales le plus important pour la France.
- 11 Cette explication n'est pas la seule. Dès 1598, avec la paix de Vervins et l'Edit de Nantes, les ambitions navales françaises sur l'Atlantique sont plus ou moins réalisées, les Espagnols n'ayant plus de forces navales à Blavet, en Bretagne, et le fils du roi, légitimé, le duc de Vendôme, étant gouverneur (et donc amiral) de cette province. L'amiral de France, Charles de Montmorency, était un allié, et les Huguenots ne posaient plus de problèmes sur mer par leurs forces navales stationnées à La Rochelle ni par leurs liens diplomatiques avec les Anglais, un problème existant depuis le commencement des troubles en 1562.
- 12 La situation sur la côte provençale était toute à fait différente et constituait alors la principale préoccupation. Pour maintenir les galères, il fallait contrôler leur port d'attache, c'est à dire Marseille. En 1596, Charles de Lorraine, duc de Guise, avait chassé les Espagnols de la ville, mais cette ancienne ville ligueuse, opposée au couronnement de Henri IV, restait toujours dangereuse. Guise, gouverneur et amiral du Levant, était un personnage très important dans la région et avec ses soutiens dans la ville, les

Valbelle, il était l'instrument local de la politique royale, et avec lui le roi tentait d'y maintenir l'ordre.²⁰ Le problème c'était que Guise et les Valbelle, empiétaient sur l'autorité du général des galères, Philippe Emmanuel de Gondi, comte de Joigny. L'avènement de Richelieu ne changea rien. Il fallu d'abord mettre fin à la nouvelle rébellion des Huguenots commencée en 1621 et aux descentes anglaises pour les aider. Mais aussitôt La Rochelle soumise au roi Louis XIII en 1628, la priorité de la côte méditerranéenne s'est réimposée.

- 13 Pour mettre fin aux divisions entre les nobles, aux problèmes dans les ports, et effectuer les préparatifs pour la guerre, il fallait renforcer l'autorité royale sur la côte provençale. La méthode de Richelieu fut de devenir puissant dans cette province, et pour atteindre ce but, il devait éliminer le duc de Guise. Pour cela il offrit son appui politique aux Valbelle.²¹ De plus en plus isolé, Guise s'exile en 1631, son office d'amiral du Levant est supprimé et les privilèges incorporés dans ceux de la grande-maîtrise. Mais l'autorité de Richelieu sur la côte méridionale de la France restait incomplète. L'office de Général des galères acheté à Gondi en 1634, et ses nouveaux appuis dans la ville divisée de Marseille, étaient nécessaires pour effectuer les préparatifs de la guerre contre l'Espagne. Richelieu choisit de ne pas supprimer l'office de Général des galères, décision inattendue de la part du cardinal, architecte de l'absolutisme.
- 14 Mais la centralisation administrative n'est pas forcément plus efficace à court terme, et les décisions politiques de Richelieu étaient pragmatiques. Il ne faut pas oublier que son but n'était pas d'ériger une institution moderne, c'était tout simplement de bien servir le roi, Louis XIII, qui voulait être obéi et qui désirait quelques forces navales contre les Espagnols et les corsaires barbaresques. La charge de général des galères, plus ancienne que celle d'amiral, avec une autorité militaire plus respectée,²² le servirait. Richelieu prend la décision de faire construire de nouvelles galères, élevant à vingt la flotte, mais sans modifier leur administration. Sa direction de la flotte des galères était justifiée, en partie, en 1638 avec la victoire sanglante devant Gênes sur les galères espagnoles. Si elle n'était pas la victoire du règne la plus importante au niveau stratégique, elle était la plus décisive de la marine française.
- 15 De nombreuses raisons politiques et constitutionnelles expliquent l'achat de l'office du généralat des galères sans le réformer. En tant qu'Amiral, ou même Grand-Maître de la Navigation, Richelieu a eu du mal à imposer son autorité en Provence. La persistance des conflits avec le parlement d'Aix et avec le gouverneur sur les droits d'amirauté est un exemple de ces difficultés. En 1637, Richelieu rencontre des problèmes pour toucher ses droits et autres bénéfices.²³ A Marseille les difficultés étaient nombreuses, en 1634 il y eut des émeutes dans la ville contre la taxation ; la colère populaire étant dirigée contre les nouveaux agents de Richelieu, les Valbelle.²⁴
- 16 En tant que général son contrôle des galères complet et incontestable renforçait sa position. Par conséquent, Richelieu n'a pas voulu centraliser la gestion des galères, c'est-à-dire les mettre sous l'administration directe du gouvernement. Un bon nombre de nobles provençaux s'intéressaient aux galères qu'ils possédaient, et souvent qu'ils commandaient. En 1634, ils sont tous devenus des proches de Richelieu, et il était beaucoup plus facile de garantir leur coopération en temps de guerre que comme simples employés rémunérés par le gouvernement central sous l'autorité d'un Grand-Maître.
- 17 Jouissant de la charge de général, Richelieu restait un noble intéressé, comme les autres. Il a légué l'office renouvelé, à ses neveux, du Pont-Courlay et après lui au duc de

Maillé-Brézé et a perçu beaucoup d'argent. Pour ses gages en tant que général, et pour le soutien de ses propres galères, il a reçu 200 000 livres en 1641, soit 20% du budget annuel pour les galères. Désormais la flotte royale des galères serait une expression très directe du pouvoir du roi et de l'autorité de son ministre. Parmi les galères de l'époque on peut citer *Le Cardinale*, *Le Ducalle*, *Le Richelieu*, et *Le Fronsac* (qui fait penser immédiatement au cardinal duc de Richelieu et de Fronsac lui-même).²⁵

- 18 On ne parle plus de *La Guisarde*, utilisée en France pour la dernière fois en 1631 par feu l'amiral du Levant lors de sa fuite en Italie. La différence entre Richelieu, Guise, Gondî, et autres nobles, c'est bien sûr sa réussite, mais ses méthodes et ses ambitions n'étaient pas aussi particulières qu'on le pensait. Il faut souligner qu'il n'existait aucune contradiction entre l'intérêt personnel de Richelieu et le service du roi : plus il était intéressé et plus les galères pouvaient servir les ambitions stratégiques françaises.²⁶
- 19 Richelieu n'avait donc pas « *achevé de faire table rase de la féodalité maritime* » comme le disait Charles de La Roncière,²⁷ il l'avait adoptée. Après sa mort en 1642 la situation redevenait comme avant ; en 1650, son ancien rival en Bretagne, le duc de Vendôme, est devenu, lui-même, Grand-Maître de la navigation, le nouveau duc de Guise commandait les flottes françaises en Italie en 1648, et privés de la protection de leur patron, les Valbelle ont du faire face à une nouvelle poussée de violence à Marseille. Cette ville, si importante aux intérêts navals français sur la Méditerranée, restait toujours ingouvernable.
- 20 Toutefois il ne faut pas conclure que Richelieu aurait mal servi le roi ou l'Etat ; au contraire, sa vie durant, il apporta à la Méditerranée une stabilité politique qui a permis la croissance d'impressionnantes forces navales avec lesquelles il a repris les îles d'Hyères aux Espagnols et il a pu intervenir en Espagne et en Italie.
- 21 Pour la France, la guerre de Trente Ans ne s'est pas déroulée uniquement à l'extérieur contre les nations étrangères mais aussi à l'intérieur du pays. En ce qui concerne la marine française la politique de Richelieu fut un succès. Il a modernisé la nouvelle charge de Grand-Maître de la Navigation, bien sûr, mais il a maintenu les privilèges d'autres offices plus anciens, surtout celui de général des galères, et par ce biais il a consolidé son autorité directe au niveau local. Son autorité en tant que ministre d'Etat est devenue immense. Au Levant comme au Ponant son autorité maritime était fondée soit sur les gouvernements qu'il tenait lui-même (tels que Le Havre, Brouage, ou la province de Bretagne) soit sur un effort parfois vain, de prélever des droits fiscaux pour garantir son autorité maritime.²⁸ La mesure de son succès est la grandeur des flottes qu'il a créées.
- 22 L'intérêt des historiens pour les thèmes de la modernité étatique et militaire, prête une importance excessive aux propos de Richelieu sur la mer et à son influence sur la stratégie navale française. En conséquence, trop souvent les historiens se penchent sur l'instabilité française sans reconnaître que la France a toujours pu être suffisamment forte pour atteindre ses objectifs politiques. Richelieu, il est vrai, était responsable de la prise en 1628 de La Rochelle, mais avant son avènement la marine avait lutté contre les huguenots avec beaucoup de succès depuis 1621. De plus, après sa mort pendant les troubles de la Fronde (1648-1653) la ville de Bordeaux surtout, mais aussi celle de Toulon, ont été en rébellion.
- 23 La marine bien que divisée entre royalistes et frondeurs a permis de mettre fin à la Fronde en chassant les Espagnols de la Gironde et en contribuant à la défaite de l'Ormée à Bordeaux. La Marine française du duc de Vendôme et de son fils le duc de Beaufort

continuait à poursuivre les Espagnols et les Barbaresques. Enfin, elle a contribué à la reprise de Dunkerque, à la paix des Pyrénées et à la prise de la ville de Marseille par Louis XIV.²⁹ En 1661 la marine française n'était pas assez forte pour contester la maîtrise de la mer, mais elle jouissait d'un succès stratégique complet.

- 24 Actuellement l'intérêt scientifique pour la stratégie navale est en plein renouveau grâce au projet mené sous la direction de Hervé Coutau-Bégarie : *L'Évolution de la pensée navale*.³⁰ Cette initiative doit être applaudie car c'est un sujet très riche avec de multiples pistes de recherches. L'exemple de la Marine française du début du dix-septième siècle renforce la conclusion de Clausewitz que «*la guerre n'est que la politique par d'autres moyens*». La stratégie requiert alors non seulement qu'on découvre et qu'on étudie la pensée mais aussi la politique, les objectifs immédiats. Ce que Richelieu, par exemple, a légué ou n'a pas légué à Colbert ou à ses autres successeurs n'est pas aussi important que le contexte contemporain de sa carrière maritime, c'est à dire ses actions, la continuité stratégique et le succès français qu'ils révèlent.

NOTES

1. - Je suis redevable à Roberto Barazzutti pour son aide à la préparation du texte français.
2. - Hubert Granier, 'La Pensée navale française dans la première moitié du XVII^e siècle (1600-61)', Hervé Coutau-Bégarie, ed. *L'Évolution de la pensée navale*, tom. II (Paris, 1992), p. 13, http://www.stratisc.org/pub/pn/PN2_Granier.html.
3. - Pierre Castagnos, *Richelieu face à la mer* (Paris, 1989).
4. - Cardinal de Richelieu, *Testament Politique*, Louis André, ed. (Paris, 1947), pp. 440, 408.
5. - Pierre Grillon, ed., *Les Papiers de Richelieu*, tom. I (Paris, 1975-80), pp. 303-13, 'Mémoire touchant la Marine', 18 novembre 1626.
6. - Joannès Tramond, *Manuel d'histoire maritime de la France* (Paris, 1937), pp. 148-151; L. Deschamps, 'Mémoire du chevalier de Razilly', *Revue de Géographie*, 19 (1986).
7. - Carl J. Burckhardt, *Richelieu and His Age*, tom. II, Bernard Hoy, trans. (London, 1970), pp. 41-5.
8. - Henri Lancelot-Voisin de La Popelinère, *L'Amiral de France et par occasion de celui des autres nations* (Paris, 1585); Philippe Duplessis-Mornay, *Mémoires et correspondance* (Genève, 1969), tom. 2, pp. 580-93; Didier Poton, 'Philippe Duplessis-Mornay et la mer: discours au roi Henri III sur les moyens de diminuer l'Espagnol (1584)', *Coligny, les protestants et la mer* (Paris, 1997).
9. - British Museum, Lansdowne Ms. 57, f. 76; AN Marine B4 1, fos. 35-8.
10. - Plus notoirement J.R. Seeley, *The Expansion of England* (London, 1925).
11. - Kathleen Wilson, ed., *A New Imperial History: Culture, Identity and Modernity in Britain and the Empire, 1660-1840* (Cambridge, 2004), pp. 14-15.
12. - Hervé Coutau-Bégarie, 'L'émergence d'une pensée navale en Europe au XVI^e siècle et au début du XVII^e siècle', Coutau-Bégarie, ed., *L'Évolution de la pensée navale*, tom. IV (Paris, 1994).
13. - David Armitage, *The Ideological Origins of the British Empire* (Oxford, 2000).

14. - André Corvisier, 'Quelques réflexions sur les relations entre armée et marine', in Acerra, Poussou, Vergé-Franceschi et Zysberg, eds, *État, marine et société* (Paris, 1995), p. 125.
15. - Robin Briggs, 'Richelieu and Reform: Rhetoric and Political Reality', in Bergin and Brockliss, eds, *Richelieu and His Age* (Oxford, 1992).
16. - M. Vergé-Franceschi, 'Les Amiraux de France, 1492-1592: Treize terriens', in Masson et Vergé-Franceschi, eds, *La France et la mer au siècle des grandes découvertes* (Paris, 1993); Vergé-Franceschi, 'L'Amirauté de France dans la deuxième moitié du XVI^e siècle: un enjeu entre catholiques et protestants', in Acerra et Martinière, eds, *Coligny, les protestants et la mer* (Paris, 1997).
17. - Alan James, 'Between "Huguenot" and "Royal": Naval Affairs during the Wars of Religion', in Cameron, Greengrass and Roberts, eds, *The Adventure of Religious Pluralism in Early Modern France* (Bern, 2000).
18. - BN Fr. 17329, fo.213.
19. - David Buisseret, 'The French Mediterranean Fleet under Henri IV', *Mariner's Mirror*, 1 (1964).
20. - Wolfgang Kaiser, *Marseille au temps des troubles, 1559-1596* (Paris, 1992), pp. 347-54.
21. - René Pillorget, *Les Mouvements insurrectionnels de Provence entre 1596 et 1715* (Paris, 1975), p. 364.
22. - Philippe Masson, *Les Galères de France: Marseille, port de guerre (1481-1781)* (Paris, 1938). En 1572 devant La Rochelle, par exemple, c'était le général des galères qui commandait toutes les forces navales, et non pas un amiral.
23. - A.D. BR IXb2, fol. 409.
24. - Pillorget, *Les Mouvements*, pp. 354-75. 'Séguiran à Richelieu, décembre 1632', AAE France 805, fol. 159.
25. - AAE France 841, fos 250-65.
26. - Plusieurs conclusions dans cette communication se retrouveront dans Alan James, *The Navy and Government in Early Modern France, 1572-1661* (Woodbridge, 2004).
27. - Charles de La Roncière, *Histoire de la Marine française*, tom. IV (Paris, 1910), p. 579.
28. - Alan James, 'Les Amirautés à l'époque de Richelieu', in Le Bouëdec et Chappé, eds, *Pouvoirs et littoraux du XVe au XXe siècle* (Rennes, 2000).
29. - Charles de La Roncière, *Histoire de la marine française*, tom. V (Paris, 1920), pp. 147-225.
30. - Hervé Coutau-Bégarie, 'Pour une histoire de la pensée navale', Coutau-Bégarie, ed., *L'Évolution de la pensée navale*, tom. I (Paris, 1992),

RÉSUMÉS

Les historiens de la marine française à l'époque de la Guerre de Trente Ans s'intéressent trop exclusivement aux thèmes de la modernité. La carrière maritime du Cardinal de Richelieu, surtout sur la côte Méditerranée, en tant que Grand-Maître de la Navigation et Général des Galères était très pragmatique et traditionnelle, Richelieu n'était pas un visionnaire d'écou de la

puissance navale. A vrai dire, il y avait une continuité importante dans la pensée navale avec le seizième siècle, et cette continuité laisse voir un succès stratégique français quasi-total.

An excessive interest in modernising trends in history has distorted our understanding of French strategic naval thought at the time of the Thirty Years' War. In truth, there was a marked continuity between the sixteenth and seventeenth centuries. Cardinal Richelieu, as an illustration, was not a failed prophet of the future of naval power. Rather, his naval career, especially on the Mediterranean coast as Grand-Master of Navigation and General of the Galleys, was pragmatic and shaped by traditional political objectives. On the basis of this strategic continuity, the French navy was a nearly complete success.

INDEX

Mots-clés : Richelieu, stratégie, galères, guerres de religion, Marine française

AUTEUR

ALAN JAMES

King's College London