Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 88 (1943)
Heft: 5

Artikel: L'art militaire chez Villehardouin et chez Froissart [suite]
Autor: Burgener, Louis
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-342195

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

L'art militaire
chez Villehardouin et chez Froissart
(Suite)

Les armées de la Guerre de Cent-Ans.

Le principe du ravitaillement journalier par les *coureurs* et *fourreurs* subsiste. Mais ces randonnées ont, à côté de la recherche du fourrage, un motif tactique prépondérant : l'*exploration*.

Les indications sur les services de l'arrière sont nombreuses, mais presque toujours obscures. Peu se prêtent à des citations.

Que fallait-il à une armée ? « *pourveances*, *vivres* et *artillerie* », répond FROISSART.

Pour *ravitailler* les hommes, il faut de la *bestaille : bœufs*, *moutons*, *brebis*, *vaches*, que l'on emmène vivants en troupeaux.

Il faut en outre des *vitailles : blé*, *vins*, *beurre*, *œufs*, *fromages*, *viande salée*, *pains*, *pâte*. Le tout fort bien chargé en des *barils*, des *pots*, etc.

Le matériel de campement présente aussi plus de variété que celui des Croisés de 1200, de même l'artillerie, c'est-à-dire le matériel de siège. Nous en parlons dans un chapitre spécial.

L'armée emportait ses vivres et son matériel dans de gros chars, énormes tombereaux à deux ou quatre roues.

Un véritable corps de troupe est affecté aux services de l'arrière et à la garde du train. Ces fantassins sont les *garçons*, parmi lesquels on distingue les *vitailliers* (service des vivres), les *carliers* ou cartiers (chars), les *lormiers* ou armuriers, les *varlès*, serviteurs particuliers des seigneurs.

En pays ami, pas de réquisition forcée. On achète ce dont on a besoin. Aussi les prix ont-ils tendance à augmenter rapidement, si les vivres manquent. FROISSART est heureux de constater une fois le contraire :

« Car li cités et li pays d'entours yaus estoit si plentiveus que, dedens plus de six sepmainnes, que li rois et tout li signeur... sejournèrent là, onques ne renchierirent li vivre, que on n'euist la denrée pour un denir, ossi bien que on (avoit) en avant qu'il y venissent, bons vins... à très bon marchiet, *poullalle* et toutes manières de aultres vivres ensi. Et leur amenoit ou devant leurs hostelz le *fain*, l'*avainne* et le *litière*, dont il estoient bien servi, et à bon marchiet. [1] »

Les Anglais et leurs amis laissent le train en arrière et poursuivent les Ecossais. L'ennemi se dérobe ; l'expédition s'allonge ; les vivres manquent. Des marchands vendent leurs produits.

« ...vinrent gens pour gaegnier, qui amenoient sous petis chevalés et petis mulés, *pain* mal cuit en paniers, povre vin en grans barilz, et aultres denrées à vendre ; et ensi de jour en jour, tant qu'il sejournèrent là huit jours... Ensi furent il trois jours... sans pain, sans vin, sans candeilles, sans avainne et sans fourage ne aultres pourveances ; et apriès, par l'espasse de quatre jours, qu'il leur convenoit acater un pain mal quit six estrelins, qui ne deuist valoir qu'un paresis, et un galon de vin vingt et quatre estrelins, qui n'en deuist valoir que six. Encores y avoit on si grant rage de famine qui li uns le tolloit hors des mains de l'autre, dont pluiseur hustin et grant debat vinrent... [2] »

Régulièrement, on fait trêve de novembre à la Pentecôte. Le roi donne congé à ses vassaux qui rentrent dans leurs terres.

Une expédition en France ne s'improvisait pas ! On s'en rend compte quand l'armée anglaise quitte la côte pour entrer en Picardie.

Les chroniqueurs décrivent les trains, louant la prévoyance du roi Edouard Jean le Bel, plus que Froissart, brosse un tableau magistral de cette longue colonne de chars. Il énumère leur contenu, les nouveaux engins. Plusieurs *canots en cuir*

[1] Froissart, I, 26.
[2] Froissart, I, 32.

bouilli pour traverser plus facilement les rivières constituent une des nouveautés les plus remarquables.

« Ensievant la bataille dou roy, venoit li grans charois qui comprendoit bien deux liewes de lonch ; et y avoit plus de six mil chars, tous atelés, qui menoient toutes pourveances pour l'ost, et ostieus dont on avoit point veui en devant de mener avoecques gens d'armes, si comme moulins à le main, fours pour cuire et aultres coses pluiseurs neccessaires. [1] »

Les chars étaient gardés par des fantassins et par des hommes d'armes. Toute l'armée faisait preuve de discipline. Aucun valet n'était laissé en arrière.

A l'étape comme au combat, les véhicules sont disposés en grand carré. Dans cette forteresse de fortune, on pousse les chevaux et les bœufs. Une bataille (corps de troupe) défend ce parc ; ainsi le reste de l'armée peut opérer librement. Voici, pour terminer, comment les Anglais se préparent à Crécy, en 1346 :

« Et fist faire li dis rois un grant parch (près) d'un bois, derrière sonhost, et là mettre et retraire tous chars et charettes ; et fist entrer dedens ce parch tous les chevaus, et demora cescuns homs d'armes et arciers à piet ; et n'i avoit en ce dit parch que une seule entrée [2]. »

Les services derrière le front augmentent donc en importance à chaque siècle. Ce qui n'est qu'improvisation au XIIIe siècle devient organisation nécessaire au XIVe. L'évolution a continué dans ce sens, et nous savons que dans la guerre moderne, les services de l'arrière égalent presque en importance les armées au front.

LA FLOTTE

La flotte française est née sous Philippe le Bel. Les Croisés de 1200 naviguent sur des bâtiments vénitiens. La navigation s'est beaucoup développée sous Philippe de Valois.

[1] Froissart, I, 459.
[2] Froissart, I, 274.

Il nous semble donc que FROISSART devrait être plus riche en données maritimes que VILLEHARDOUIN.

Or, nous constatons tout le contraire. Ce paradoxe apparent est facile à expliquer.

FROISSART est un des derniers admirateurs de la chevalerie. Il tient d'autant plus à son idéal qu'il le sent menacé. Notre chanoine est un terrien ; il ne connaît pas grand'chose de la flotte, ne fréquente pas les marins, fait ses traversées le plus rapidement possible.

VILLEHARDOUIN entreprend la Croisade sur un navire. Il vit des semaines dans une nef, fréquente les Vénitiens, devient lui-même un peu connaisseur en matière de navigation. Ses données sont plus sobres et plus justes que celles de FROISSART.

Les bâtiments.

Les types principaux restent à peu près les mêmes. Pas de distinction essentielle entre bâtiments de guerre et navires de commerce !

Les *galées* sont des navires de vitesse, à rames et quelquefois aussi à voiles. Coupe effilée ; profil étroit ; petit tirant d'eau. Ces bâtiments se prêtent bien pour les combats navals, vu leur maniabilité et leur grande vitesse.

Avant de devenir un terme générique comme « naves », les *nefs* désignent des bâtiments de construction massive, à coupe large, à grand tirant d'eau. Naviguant à la voile, les nefs ont des châteaux à la poupe et quelquefois aussi à la proue ; elles servent à de gros transports.

Les *huissiers*, à voiles, sont des nefs plus petites spécialement aménagées pour le transport des bêtes. Des portes, ménagées dans les flancs, s'abaissent et servent de passerelles d'embarquement. Les bêtes rentrées, les portes (huis) sont soigneusement calfatées. On charge les marchandises par le pont. Le navire chargé augmente son tirant d'eau et les huis se trouvent sous la ligne de flottaison.

« Et li navies que il orent appareillé fu si riches et si bels

que onques nus hon crestiens plus bel ne plus riche ne vit : si de nés et de galies et de uissiers bien a troiz tanz que il n'aust en l'ost de genz [1]. »

L'embarquement.

Les flottes arrivent à des nombres de navires étonnants. A la bataille de l'Ecluse, en 1340, les Français possèdent 200 bateaux. La flotte vénitienne de la quatrième Croisade compte 40-310 nefs, 50-72 galées, 100-120 huissiers, au total 212 à 480 bâtiments.

Le chargement terminé, Croisés et Vénitiens montent à bord. On dresse bannières et pennons sur le château-arrière des nefs, on met les écus autour des navires en guise de bastingage. Les rameurs attaquent, les voiles carrées ou triangulaires montent, la flotte, l'espoir de la chrétienté, prend la mer. Le peuple de Venise, massé sur le rivage, salue une dernière fois avec émotion.

Le spectacle grandiose impressionne les Croisés dont le moral, miné par tant de défections, s'améliore immédiatement.

« et enqui furent totes les nés ensemble et tuit li uissier et totes les galies de l'ost et assez d'autres nés de marcheans qui avec s'erent aroutees. Et il laissent aler les voilles al vent.»

« Et bien testimoigne Joffrois li mareschaus de Champaigne... que onc si bele chose ne fu veue ; et bien sembloit estoire qui terre deust conquerre ; que, tant que o pooit veoir a oil, ne pooit on veoir se voilles non de nés et de vaissiaus, si que li cuer des hommes s'en esjoissoient mult [2]. »

La navigation.

C'est bien un travail au sens étymologique du mot. Entassés à l'extrême, à la merci de chaque vague, étrangers à tout ce qui est marin, les Croisés sont hantés par des craintes superstitieuses, ne souhaitent que de quitter cet élément inconnu et descendre le plus vite possible sur terre ferme.

[1] Villehardouin, 56.
[2] Villehardouin, 119-120.

Les navires, les nefs en particulier, contiennent jusqu'à plusieurs centaines de personnes. Dès son arrivée en haute mer, l'escadre s'échelonne. Un grain suffit à la disperser. A l'escale on s'attend quelquefois des semaines entières.

Les relâches.

Les Vénitiens suivent la côte dalmate. Les provisions, si abondantes soit-elles, doivent être renouvelées. Le manque d'eau potable force à de fréquentes escales. Le doge dit :

« Il a isles ci prés que vos poez veoir de ci, qui sont habitees de genz et laborees de blez et de viandes... des païs ; et quant nos avrons les viandes recuillies, alomes devant la ville...[1] »

La flotte dans les opérations militaires.

a) VILLEHARDOUIN.

La flotte est destinée au transport des combattants. Jamais, nous n'assistons à un combat de navire à navire. Une seule fois, une action navale semble imminente :

« et tant que il avoient, entre granz et petiz, de vaissials .XVII., et cil en avoient bien .LX. ; ...si fu tels lor conseils que il iroient combatre a cels de la mer... »

« Et voguerent cele part tuit d'un front, et furent tuit armé es vaissials, les hialmes laciez[2] .»

Mais les Grecs quittent leurs navires, les incendient et décampent dans la nuit.

En général, la flotte amène les Croisés à pied d'œuvre : les huissiers sont réservés aux barons et aux chevaliers, les nefs aux fantassins, les galées aux Vénitiens.

« Li termes vint si com devisez fu ; et li chevalier furent es huissiers tuit, avec lor destriers, et furent tuit armé, les helmes laciez et li cheval covert et ensellé ; et les autres genz qui n'avoient mie si grant mestier en bataille furent es granz nés tuit ; et les galees furent armees et atornees totes. »

[1] Villehardouin, 131.
[2] Villehardouin, 468-469.

« ...Et on sone les bozines, et chascune galie fu a un uissier liee por passer oltre plus delivreement. Il ne demandent mie chascuns qui doit aler devant ; mais qui ançois puet ançois arive. Et li chevalier issirent des uissiers, et saillent en la mer trosque a la çainture, tuit armé, les hielmes laciez et les glaives es mains ; et li bon archier, et li bon serjant, et li bon arbalestrier, chascune conpagnie ou endroit ele arriva. »

« ...Et sachiez que onques plus orgueilleusement nuls pors ne fu pris. Adonc commencent li marinier a ovrir les portes des uissiers et a giter les pons fors ; et on comence les chevax a traire ; et li chevalier comencent a monter sor lor chevaus et les batailles se conmencent a rengier si com il devoient [1]. »

Quelques semaines plus tard, les Grecs préparent en cachette 17 nefs chargées de bois et de matières inflammables. Les Croisés ont mouillé leurs navires sur l'autre côté du bras de mer.

Aussitôt que le vent est favorable, les Grecs lèvent les voiles, mettent le feu aux matières. Il est minuit. Les nefs, flambant comme de gigantesques torches, s'approchent à toute voile de la flotte croisée.

Mais les Vénitiens ne perdent pas la tête ; ils sautent dans leurs galées, nagent à toutes rames vers les nefs, les accrochent et les tirent hors du port où le courant les entraîne vers la mer. Une seule nef vénitienne brûla.

Il nous reste à étudier la seconde attaque de Constantinople. Elle donne une bonne idée des possibilités de succès d'une attaque par la mer. La mission consiste à prendre la ville par une action combinée des marins, des chevaliers et des fantassins. L'attaque se fait par mer ; le débarquement opéré, cavalerie et infanterie finissent l'action.

Préparation minutieuse ! Les navires sont cuirassés avec des peaux pour les préserver du feu grégeois, des flèches enflammées et des pierres.

Chaque vaisseau est muni d'une « échelle », un échafaudage léger, retenu aux antennes, et s'élevant à 40-100 pieds

[1] Villehardouin, 155-157.

au-dessus de l'eau. Trois à quatre hommes prennent place à chaque étage et dominent ainsi les murs de la ville.

Les huissiers portent la cavalerie, certaines nefs des pierrières et des mangonaux.

Chaque nef s'attaquerait à une tour hourdée, tandis que les engins bombarderaient la ville et que les Croisés débarqueraient.

La première journée fut malheureuse, la seconde couronnée de succès, car on avait lié les nefs deux par deux. ROBERT DE CLARI, dans un passage fameux, nous a raconté un des épisodes de ce combat.

b) FROISSART.

La bataille navale de l'Ecluse, en 1340, brise la marine française pour environ trente ans ! Les Anglais, maîtres de la mer, sauront ainsi mieux garder l'initiative sur terre.

Il nous suffit donc d'étudier avec soin ce combat naval, le dernier d'importance, pour nous faire une idée exacte de la tactique navale de l'époque.

La flotte d'Edouard III rencontre la formidable flotte normande. Les Français attendent le passage des Anglais ; ils ont « plus de sept vint gros vaissiaus sans les hokebos » (petit bâtiment de commerce), 40.000 « Normans, Bidaus, Geneuois et Pikars [1]. »

Edouard voit « devers l'Escluse si grant quantité de vaissiaus que des mas ce sambloient droitement uns bos ; si en fu forment esmervillés [1]. »

Immédiatement, les Anglais se préparent. « Lors fist li rois ordonner tous ses vaissiaus et mettre les plus fors devant, et fist frontière à tous costés de ses archiers ; et entre deux nefs d'arciers, en y avoit une de gens d'armes [1]. »

A côté de cette flotte, Edouard place une réserve, prête à intervenir où il le faudrait. Ensuite, il fait lever les voiles et manœuvre pour ne pas avoir le soleil dans les yeux.

[1] Froissart, 113-115.

Les Normands ne comprennent rien à cette manœuvre et y voient de la peur. Ils font sonner trompes et trompettes. La bataille est engagée.

D'abord, on s'envoie de part et d'autre des volées de flèches et de carreaux. Chaque capitaine se choisit son adversaire et tente d'accrocher le navire. Puis, on engage le corps à corps.

Les bâtiments à pont élevé ont l'avantage. La mêlée est terrible. « Ceste bataille dont je vous parolle fu moult felenesse et très horrible, car batailles et assaus sus mer sont plus dur et plus fort que sus terre ; car là ne poet on reculer ne fuir, mais se fault vendre et combatre, et attendre aventure... [1]. »

Dès cette victoire retentissante, les Anglais naviguent librement. La maîtrise de la mer est une condition essentielle pour conserver l'avantage en Guyenne et dans le Nord.

La flotte rend de précieux services tactiques. Elle bloque la ville assiégée par la mer ou en ravitaille une autre, surprend des convois ennemis, etc.

En 1350, nous assistons à une véritable bataille entre les Anglais et une flotte marchande espagnole fortement armée.

Les Espanols embarquent des engins de jet, des barreaux de fer « pour effondrer nefs, en lançant de pières ». Ces quarante nefs sont hautes, les mâts portent des plates-formes d'où l'on tirera des carreaux et lancera des pierres sur l'ennemi. Il faut des efforts héroïques pour vaincre ces Espagnols.

De 1200 à 1350, la navigation se développe beaucoup, toutefois sans faire de très grands progrès techniques. Le combat sur mer, par contre, devient plus fréquent et donne naissance à une véritable tactique maritime, dont les phases successives sont la préparation de projectiles, l'abordage ou l'accrochage et le corps à corps. Dès lors, la marine joue un rôle essentiel dans la stratégie occidentale.

(A suivre.) Lt. Louis BURGENER.

[1] Froissart 113-115.