

Le miracle Aquitain et la marine d'Aliénor.

Joël Supéry

Bordeaux le 1^{er} mars 2020.

Au 12^e siècle, l'Aquitaine d'Aliénor se hissera au premier rang des puissances politiques européennes. Elle deviendra également -on le sait moins – la plus grande puissance maritime d'Occident.

Aliénor fera rédiger les rôles d'Oléron, qui deviendront le cœur du droit maritime international. Le gouvernail d'étambot qui révolutionne l'art de la construction navale est également connu sous le nom de gouvernail « à la bayonnaise ». Ce sont les chasseurs de baleine basques et gascons qui initieront les Hollandais à cette chasse dans les mers arctiques ; ce sont les Templiers de La Rochelle, de Bayonne et de Capbreton, qui fuyant la France en 1307, trouveront refuge au Portugal et initieront leurs hôtes à l'art de la construction navale et de la navigation. Ce sont enfin les Aquitains qui apprendront aux Anglais la mer.



Aliénor d'Aquitaine et Jeanne d'Albret, deux reines des mers.

Ce dernier point laisse certains perplexes. Souvent, on attribue au cousinage anglais le tropisme maritime des Aquitains. Mais il n'en est rien. Les Anglais n'ont pas pu apprendre aux Aquitains ce qu'ils ne savaient pas... Explication.

Lorsque Guillaume le Conquérant envahit l'Angleterre en 1066, il fait venir des pierres des carrières de Caen pour édifier la tour de Londres et l'abbaye de Westminster. Il entend signifier aux Anglais que les pouvoirs temporel et spirituel britanniques sont désormais dépendants de la Normandie. Le corollaire de cette mesure symbolique va être très pratique : Guillaume va exiger que seuls les navires normands ravitaillent l'Angleterre. Il s'arroge le monopole du transport maritime -comme l'avaient fait les Romains avant lui- pour contrôler économiquement et politiquement sa conquête insulaire. Conséquence de cette mesure : à partir de 1066, plus aucun navire ne sera construit en Angleterre.

Lorsque, quatre-vingt-huit ans plus tard, Henri II Plantagenêt devient roi d'Angleterre, les Anglais ne savent plus construire de bateaux. Pour sa marine, le nouveau roi d'Angleterre ne peut compter que

sur ses chantiers navals rouennais et bayonnais. Lorsque l'empire Plantagenêt perd la Normandie en 1204, l'Aquitaine reste le seul fournisseur de bateaux et de matelots. Pendant plusieurs siècles, les chantiers navals de Bayonne construiront les plus beaux bateaux d'Occident pour le compte du roi d'Angleterre, mais aussi pour ceux du roi d'Espagne et du roi de France¹.

Cette situation durera longtemps puisqu'en 1340, lors de la bataille de l'Ecluse, première bataille de la guerre de Cent Ans, la flotte française est équipée de marins de Honfleur, Harfleur, Dieppe en Normandie et du Conquet en Bretagne. La flotte anglaise est composée de marins venant de Bayonne, Capbreton et La Rochelle. Deux siècles après le mariage d'Aliénor, ce sont toujours les Aquitains qui constituent les cadres de la Marine britannique.

Le miracle qui hisse l'Aquitaine d'Aliénor au premier rang des puissances européennes pose question. Si les Anglais sont hors de cause, qui est responsable de cette révolution maritime ?²

Une étude des traditions maritimes d'Aquitaine nous oriente vers un même foyer : le monde scandinave.

La chasse à la baleine³.

L'huile de baleine était l'or blanc de cette époque. Cette huile fournissant un éclairage de qualité permit aux copistes monastiques de doubler, voire tripler leur journée de travail. Cela permit la production d'une bien plus grande quantité de manuscrits qui purent « inonder » l'Europe et répandre la connaissance et la parole chrétienne. L'huile de baleine va permettre une première révolution culturelle, avant celle provoquée par l'imprimerie quelques siècles plus tard. Cet essor sera alimenté par l'huile des baleines chassées dans le Golfe de Gascogne.

Les deux principaux centres de cette chasse furent Biarritz et Capbreton. Cette chasse est évoquée dès 1170⁴, mais déjà en 1059, il est fait mention de droits sur les baleines. Une ordonnance du Vicomte Fortunio Sanche évoque les concessions faites aux habitants de Bayonne : le marché de Bayonne « *avait été déclaré privilégié et exclusif pour la vente des baleines, thons, créacs, lamproies et autres poissons pêchés dans le Gave, l'Adour et la Nive, jusqu'à Sorde, Hourgave et Villefranque et le long de la Côte depuis Cap-Breton jusqu'à Fontarabie* »⁵. La chasse à la baleine existait déjà un siècle avant le mariage d'Aliénor.

¹ Gillian Hutchinson, Bayonne and beyond pivotal points in the transmission of medieval shipbuilding technology, in Patrice Pomey, Eric Rieth, Construction navale maritime et fluviale. Approches archéologique, historique et ethnologique, Archeonautica 14, 1998, p.88.

² C'est en posant des questions jamais posées qu'on trouve des réponses jamais cherchées...

³ On pêche un poisson, mais on chasse un mammifère. C'est la raison pour laquelle parler de pêche à la baleine est impropre.

⁴ Dès 1170, Richard -Cœur de Lion et fils d'Aliénor-, duc d'Aquitaine, confirmant les franchises accordées aux Bayonnais par Guillaume, Comte de Poitiers, sous Raymond de Martres, leur cède, moyennant le versement d'un marc d'argent par an, le droit sur les baleines dont ils étaient redevables antérieurement.

⁵ Bernard Saint-Jours, *Port d'Albret, l'Adour ancien et le littoral landais*. p.201. L'ordonnance citée par Bailac en 1827, p.19. ne figure pas dans les livre des *Etablissements* de Bayonne.



La Humade détruite en 1942 pour était le poste de guet des baleiniers de Biarritz

Comme les chasseurs avaient recours à des techniques -le harpon- et un vocabulaire scandinave, on a imaginé qu'ils avaient été initiés par les hommes du Nord. En 875, *les Miracles de Saint Vaast* évoquent la présence en Normandie de consortiums de *walmanni*, des baleiniers, l'un à l'embouchure de la Dives, l'autre dans la baie de Saire dans le Cotentin. Cette antériorité normande a permis à certains d'émettre l'hypothèse que les Gascons auraient été initiés à cette chasse par des marins venus de Normandie au 11^e siècle. Il y a deux objections à cette hypothèse : d'abord, l'antériorité d'une mention textuelle ne garantit en rien l'antériorité historique, ensuite, aucun texte n'évoque la venue de chasseurs du Cotentin dans le Golfe de Gascogne ni une quelconque transmission au 11^e siècle. En revanche, des sources espagnoles évoquent la venue des hommes du Nord et leur installation dès 795 « *sur la côte du roi de Pampelune* »⁶... C'est-à-dire la côte gasconne.

En 840, plusieurs sources mentionnent une attaque massive en Gascogne suivie d'une domination qui ne prendra fin que 142 ans plus tard après la bataille de Taller... Si transmission par des Scandinaves il y a eu, la présomption d'une transmission au 8^e ou au 9^e siècle durant la domination scandinave doit être privilégiée.

Certains évoquent une mention plus ancienne de cette chasse. L'abbaye de Jumièges près de Rouen en Normandie avait reçu vers 670 quarante muids d'huile de baleine de Gascogne. Un muid représente près d'un quart de tonne. Ces dix tonnes représentent la graisse fournie par une baleine franche adulte. Or, les baleines pouvaient s'échouer sur la plage par accident. La population locale allait naturellement dépecer le monstre marin, en collecter la chair -la langue notamment très prisée - et la graisse. Cette livraison de dix tonnes de graisse pourrait correspondre à un échouage. S'il avait été fait mention de 200 muids, on aurait pu déduire que les cinq baleines avaient effectivement été chassées. Avec une seule, ce n'est pas suffisant. Cette mention ne prouve nullement l'existence de la chasse en 670. Cette unique mention semble, par ailleurs, indiquer qu'il s'agit d'un achat monastique plutôt rare et non un achat régulier alimenté par une chasse saisonnière et méthodique.

Enfin, pour chasser la baleine, avoir une plage d'échouage et des baleines à proximité n'est pas suffisant. Pour que la chasse ait un sens, il faut avoir des commanditaires disposant de moyens de transport significatifs et d'un réseau commercial développé pour écouler plusieurs dizaines de tonnes d'huile chaque année. En d'autres termes, les commanditaires des chasseurs doivent posséder des

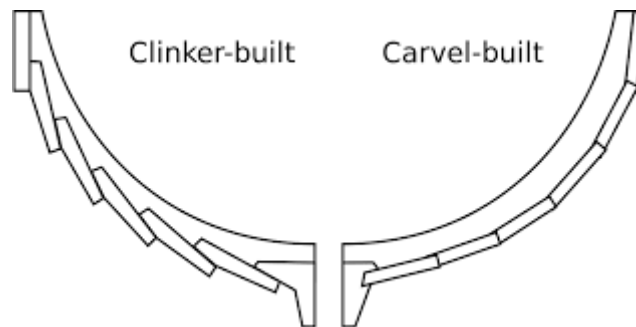
⁶ Ibn Al Athir, « *En l'a 179 (795) Abd-al-Malik ibn Mugit marcha avec une grande armée sur Astorga. Alfonso (II le Chaste, roi des Asturies) rassemble une armée et est aidé par le roi des Vascons (roi de Pampelune) qui était son voisin et par les Mayus (Scandinaves) qui habitaient sur la côte de cette région (côte gasconne entre Hendaye et Soulac)* » in Alberto Perez de Laborda, *Guía para la historia del País Vasco hasta el siglo IX*. Editorial Txertoa, 1996.

flottes de transport. Or, les Basques et les Gascons ne disposaient pas de flottes capables de naviguer en haute mer. De leur côté, les Scandinaves avaient cette capacité logistique.

Si Basques et Gascons chassent avec des techniques scandinaves, c'est parce que ceux qui les ont initiés, leurs commanditaires, étaient scandinaves.

Le bordage à clin.

Les techniques de construction navale médiévales connaissent deux variantes : le bordage à franc-bord et le bordage à clin. Le bordage à franc bord était une tradition commune aux mondes méditerranéen et celtique. Le bordage à clin était une tradition nordique. Or, en Gascogne, on ne connaissait que le clin. Ce n'est d'ailleurs pas la seule tradition artisanale nordique en Gascogne. Les charpentes des maisons landaises et basques ne sont pas triangulées dans la tradition méditerranéenne. Les charpentes gasconnes sont dites « nordiques »...



Le clin de tradition nordique et le carvel (franc-bord) de tradition méditerranéo-celtique.

La technique du clin est attestée au 11^e siècle dans les chantiers basques⁷. Cette culture du clin est également attestée par des trouvailles archéologiques. Lors de fouilles menées place de la Bourse à Bordeaux, on a retrouvé les vestiges des quais médiévaux du port de Trompeyte. Parmi les matériaux ayant servi à la construction du quai, on a identifié un morceau de coque, construite à clin⁸. Le clin était présent sur tout le pourtour du Golfe de Gascogne. A Guernika, en Cantabrie, on découvrit en 1998 l'épave d'Urbietta. Ce caboteur de douze mètres construit à clin datait du 15^e siècle. On peut rapprocher l'épave de celle de Maggor Pill (Pays de Galles) datée de 1240 et de celle de l'Abervrach 1 (Finistère), elle aussi présumée construite en Aquitaine. L'épave de Pla de Palau, plus ancienne encore, a été découverte à Barcelone en 2008. Il s'agit du premier navire bordé à clin découvert en Méditerranée, le navire serait venu de l'Atlantique⁹. L'épave a été datée des 13^e et 14^e siècles. Longtemps, on a pensé que la technique du clin du Golfe de Gascogne venait de Scandinavie via l'Angleterre. L'archéologie nous confirme que le clin était une technique endémique sur la façade atlantique jusqu'au Douro et l'Angleterre -sans navires depuis la conquête de 1066- ne peut pas être responsable de cela.

Quant aux pinasses du littoral gascon, elles aussi construites à clin à l'origine avec leur mat escamotable, leurs proue et poupe relevées, leur capacité à s'échouer n'importe où, à être hissée sur

⁷ Xabier Alberdi Lonbide, Alvaro Aragon Ruano, La construcción naval en el País Vasco durante la Edad Media, Itsas Memoria, 1998, p. 13-33.

⁸ Frédéric Gerber, Bateaux de Garonne et navires atlantiques. Les éléments de construction navale en réemploi dans le port médiéval de Trompeyte, Archeonautica, 17, 2012, p. 169-200.

⁹ Daniel Zwick Daniel, *Bayonese cogs, Genoese carracks, English dromons and Iberian carvels. Tracing technology transfer in Medieval Atlantic shipbuilding* ». Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco. 8, Untzi Musea-Museo Naval. Donostia-San Sebastian, 2016, pp. 647-680.

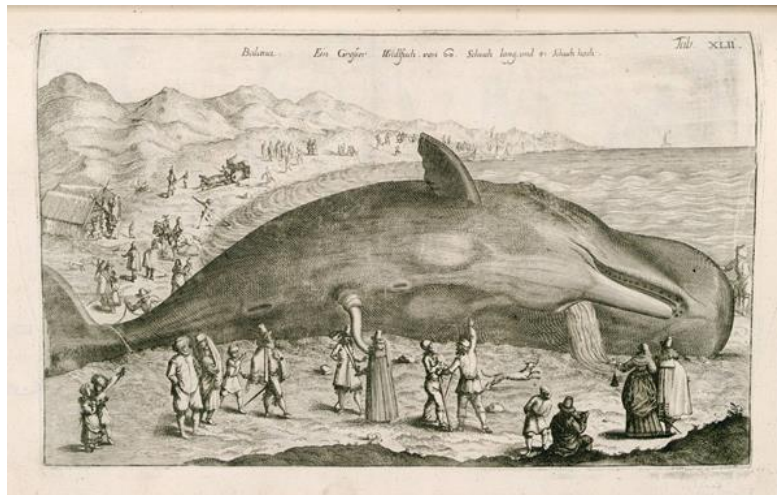
une plage quelconque, leur faculté à se déplacer aussi bien à la voile qu'à l'aviron, rien ne ressemble plus à cette embarcation de travailleur de la mer et de transporteur côtier que le *ferja* scandinave.

Le monde scandinave a bien laissé sa trace sur les traditions navales de Gascogne.

Le droit de Varech.

Le *droit de Varech*, appelé aussi droit d'épave ou droit de bris, désigne ce droit qui permettait au seigneur de revendiquer la propriété de tout ou partie des épaves qui s'échouaient sur les côtes de son domaine. *Varech* est un mot d'origine scandinave. Il dériverait de *vagreki*, les choses apportées par les vagues. Le *droit de Varech* existait en Normandie et en Bretagne, terres ayant connu la domination scandinave, mais aussi, de manière *a priori* plus surprenante, en Aquitaine. Estienne Cleirac évoque largement cette pratique dans les Us et coutumes de la Mer en 1647¹⁰. La chasse à la baleine rendait ce droit particulièrement important en Gascogne. Deux baleines sur trois harponnées parvenaient à échapper à leur poursuivants, mais elles mourraient en mer, victimes de leurs blessures¹¹. Leur cadavre était alors ramené à la côte par les courants. Le seigneur possédant la côte avait, en Gascogne, droit à un tiers de la baleine échouée. Les deux autres tiers revenant au propriétaire de la baleinière et à son équipage. On les identifiait grâce aux harpons trouvés sur le cétacé. En Gascogne, le droit d'épave était indissociable de la chasse à la baleine.

Ce droit d'épave va valoir de très mauvaises réputations à leurs adeptes notamment lorsqu'il concerne un navire naufragé. Les naufrages étaient nombreux sur la côte landaise¹². Une des principales motivations de l'établissement des Rôles d'Oléron va être de réglementer cette pratique endémique qui manifestement connut des abus.



Baleines et cachalots, enjeu économique du droit de Varech en Gascogne.

Une prière de marin semble faire allusion à de tels abus : « *Protège-nous du chant de la sirène, de la queue de la baleine et du clocher de Mimizan* ». Cette prière est ancienne comme l'indique l'allusion à la queue de la baleine et aux chants des sirènes. La chasse va cesser faute de proies au 15^e siècle. Quant au gigantesque clocher de Mimizan, il sera abattu par un ouragan en 1770.

Mimizan avait une particularité au Moyen-Âge : le pays n'appartenait à aucun seigneur ; c'était une sauveté placée sous la protection de l'évêché de Bordeaux. Une sauveté était une zone refuge balisée par plusieurs bornes - quatre d'entre elles sont toujours visibles à Mimizan. À l'intérieur de ce

¹⁰ Estienne Cleirac, Us et coutumes de la Mer, Bourdeaux, 1647.

¹¹ Charles Frouin, chirurgien du baleinier l'Espadon, journal de bord 1852-1856, Editions France Empire, 1978.

¹² Jean-Jacques Taillantou, Les Landais étaient-ils des naufrageurs, Editions Gascogne, Orthez, 2016.

périmètre, il était interdit de poursuivre les fugitifs. Les sauvetés apparurent dans le Sud de la France au Moyen Âge. Il s'agissait d'une certaine manière de zones de non-droit que l'on assimilait volontiers à un repaire de brigands.

Les Mimizanais étaient maîtres chez eux et semblent avoir eu la réputation d'être particulièrement assidus dans la collecte des épaves échouées sur leur côte. Or, le plus sûr moyen de ne pas avoir à partager les fruits d'un naufrage -avec le propriétaire ou l'armateur- était d'en éliminer les témoins...

Les rois des mers gascons.

Parmi les seigneurs gascons, certains furent particulièrement attachés au droit de varech. Au 14^e siècle, une famille prestigieuse avait échangé ses exceptionnelles terres du bazadais, considérées comme les meilleures terres agricoles du royaume, contre cinquante kilomètres de côte entre Capbreton et Mimizan, une côte désertique, marécageuse, sans intérêt agricole... La noblesse ne comprit pas tout de suite ce qui avait motivé cette famille à accepter un tel échange. Bientôt, on comprit : ces seigneurs s'intéressaient aux épaves. Aussitôt, ils furent traités de pirates, de naufrageurs, de bandits et méprisés par la noblesse gasconne...

Or, si dans le monde chrétien, le droit d'épave est considéré avec mépris, dans le monde scandinave, il s'agissait d'une prérogative royale. Manifestement, cette famille avait une conception très nordique de ce droit. Ce n'était pas les navires naufragés qui l'attirait, mais quelque chose de bien plus rentable... les baleines...

Cette famille qui manifesta tant d'intérêt aux choses de la mer et au commerce était celle des Albret. Les Albret étaient tellement actifs à l'embouchure de l'Adour, qu'ils laissèrent leur nom à un port. Le port d'où appareillaient les navires qui allaient à la morue et aux baleines aux Amériques. Les Albret avaient une vision maritime et économique de leur mission de seigneurs. A Casteljaloux et Nérac, ils multiplièrent les manufactures, les moulins à tan et à farine créant une véritable industrie régionale. Ils étaient de véritables « capitaines d'industrie ». A Bayonne, ils se rendirent maîtres du quartier des constructions navales, le quartier de Saint Esprit, celui des Agots. Autre élément intéressant : Henri IV envisagera de soutenir la tentative coloniale en Acadie. Il consultera son ministre Sully qui lui répondra que ce n'est pas au royaume de financer des projets privés. Le roi entendra ce discours... et financera l'expédition acadienne sur fonds propres... Ce respect de la chose publique, du bien commun distinct de la fortune personnelle, sont typiquement scandinaves. Dans le monde scandinave, le roi était élu, il devait défendre l'intérêt du peuple et ne pouvait disposer du bien commun appartenant au peuple dont il n'était que le représentant... En finançant sur fonds propres, Henri IV se comportait non pas en propriétaire terrien, mais en roi des mers, en armateur.

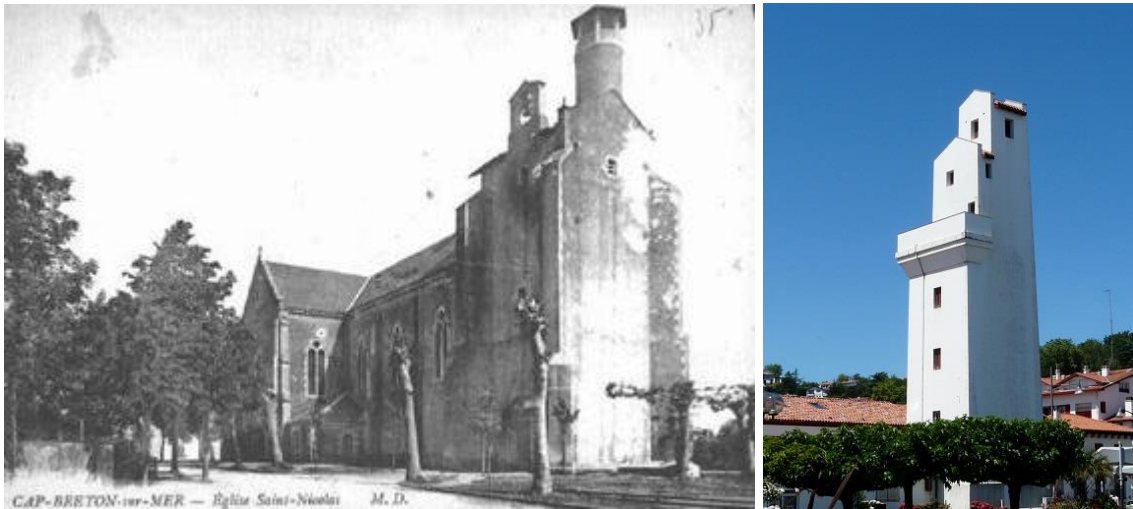
Les marques de Gascogne.

Il existe à Capbreton une tradition millénaire. Au mois de décembre, on érige sur le parvis de l'église Saint Nicolas une tour en bois. Le 24 décembre au sortir de la messe de Noël, on y met le feu. Ce feu commémorerait une victoire des Capbretonnais sur les Vikings. La tradition populaire évoque un raid repoussé par la ruse légendaire des Gascons. Ce qui nous intéresse, c'est la Torrelle. Que représente-t-elle ?

Nous avons déjà évoqué la prière de marin. « *Protège-nous du chant de la sirène, de la queue de la baleine et du clocher de Mimizan* ». Cette prière fait allusion à une particularité gasconne, l'existence de clochers gigantesques.

Le clocher de Mimizan, tellement énorme qu'il était visible au-dessus de la dune, indiquait aux navires en mer l'entrée du boucau de Mimizan quasiment invisible sur cette côte sableuse et sans relief. Il s'agissait, d'un amer, un repère créé pour aider les marins en mer à retrouver leur chemin. Pour que le système soit opérationnel, il était nécessaire d'avoir une seconde tour sur le cordon dunaire afin que les bateaux s'alignent sur les deux tours puissent embouquer correctement. Un tel système avec deux tours est encore visible aujourd'hui à Ciboure. Il s'agit d'une création des années 1930

Le mot amer vient du scandinave *maerk*, marque... A Mimizan, le toponyme *Merquedey* pourrait correspondre à *maerkhede*, littéralement la vallée de la marque, celle que doivent emprunter les bateaux pour entrer dans la baie d'Aureilhan. Ce toponyme semble indiquer l'origine scandinave de l'amer.



*Le clocher de Saint Nicolas désignait aux navires en mer l'embouchure de l'Adour jusqu'au 14^e siècle.
La marque de Ciboure reproduction d'une marque médiévale.*

Le même type de dispositif existait tout le long de la côte et le clocher de l'église Saint Nicolas de Capbreton est le vestige le plus impressionnant de ces amers médiévaux. Ces *maerk* furent sans doute les édifices les plus imposants bâtis par les hommes du Nord en Gascogne. Ils symbolisaient à la fois leur domination politique et leur puissance maritime. Brûler la Torrelle, c'est détruire le symbole de la domination scandinave en Gascogne... Le choix du 24 décembre est lui aussi très symbolique : il marque la fin de la nuit païenne dans laquelle avait sombré la Gascogne avec l'invasion scandinave avant le rétablissement du christianisme symbolisé par la naissance du Christ le 25 décembre. En réalité, cette tradition commémore la bataille de Taller qui mit fin à la domination scandinave en 982.

Les navigations américaines et le commerce avec l'Europe du Nord.

Certains textes évoquent des navigations précolombiennes réalisées par les marins de Gascogne. Par commodité, on dit « marins basques », mais au 15^e siècles les trois principaux ports allant à la morue étaient Capbreton, Bayonne et Boucau-Port d'Albret, c'est-à-dire trois ports gascons. La côte basque historique s'étend de Bidart au Nord à Fontarabie au sud. Le seul « port hauturier basque » fut en fait Saint-Jean-de-Luz et il ne dut sa prospérité qu'à l'effondrement du port de Bayonne après le détournement de l'Adour en 1578.

Des chroniques islandaises évoquent le passage de vingt navires équipés pour la chasse à la baleine faisant relâche au Groenderfjord et dans le Golfe de Grunder causant une grande surprise dans l'île. Cela se déroulait en ... 1412, quatre-vingt ans avant le premier voyage de Christophe Colomb¹³.

Ces navires dont on ignore la provenance sont depuis toujours présumés aquitains, car historiquement, les Aquitains ont précédé Anglais et Hollandais dans les mers arctiques. Par ailleurs, ce témoignage conforte les traditions basques évoquant des navigations précolombiennes en Amérique.

La tradition rapporte que c'est en pourchassant les baleines que les aventureux chasseurs atteignirent les rivages américains. C'est possible. Il pourrait exister une autre explication. Le sud-ouest était un important producteur de sel. Salies-de-Béarn, mais surtout la Saintonge étaient des producteurs importants. Or, les Scandinaves avaient un besoin impératif de sel pour assurer la conservation de leurs

¹³ Cité par Jean Baptiste Bailac, Nouvelle chronique de la ville de Bayonne par un bayonnais, Imprimé chez Duhart-Fauvet, Bayonne, 1827.

viandes et poissons. Au Moyen-Âge, l'or blanc venait du sud, de Guérande et de Gascogne. Les « Gascons » ont logiquement exporté leur sel vers la Scandinavie. Les Norvégiens, qui entretenaient des relations avec les colonies islandaises et groenlandaises connaissaient les morues des bancs de Terre-Neuve et les baleines de la côte canadienne. Ayant des bateaux, du sel et du courage à revendre, ils pourraient avoir décidé d'aller directement sur les bancs américains pour chasser la baleine et pêcher la morue.

Au Moyen-Âge, le commerce bayonnais était résolument tourné vers l'Europe du Nord. L'exportation de sel, mais aussi de vin, dans un sens, l'importation de poisson, de fourrures, de draps des Flandres dans l'autre semblent avoir été le moteur des relations avec le monde hanséatique. La ligue hanséatique qui domina le commerce européen à l'issue des invasions vikings prit effectivement le relais commercial des hommes du Nord. Ces relations avec le nord de l'Europe préexistaient à l'Aquitaine anglaise comme en témoigne la première mention des Scandinaves en 795.

Conclusion.

La période des invasions vikings est capitale dans l'histoire européenne. C'est au cours de cette période que le centre de gravité du monde bascule de la Méditerranée vers la façade atlantique. Pendant des siècles, Egypte, Phénicie, Grèce, Rome, Carthage et Constantinople dominèrent le monde. Au sortir du Moyen-Âge, de nouvelles puissances s'imposent : le Portugal, l'Espagne, la France, la Hollande, l'Angleterre... Le glissement vers l'Atlantique ne s'est pas fait par Gibraltar, la Normandie ou la Bretagne, il s'est fait par l'Aquitaine. C'est l'Aquitaine d'Aliénor qui évangélisera la façade atlantique. Ce miracle a été rendu possible non par un héritage anglais techniquement impossible, mais par le passage des Hommes du Nord.

Sous leur action, l'Aquitaine deviendra un carrefour commercial entre Europe du Nord et du sud, un point de rencontre entre les mondes atlantiques et méditerranéens. Pendant plus de deux siècles, l'Aquitaine restera l'épicentre non seulement des invasions vikings, mais de l'Europe.

Les hommes du nord feront souche sur le sol aquitain et transmettront leur savoir-faire maritime en matière de construction navale, de chasse à la baleine, de pêche, de navigation hauturière et de droit maritime comme le droit de varech.

La puissance maritime aquitaine rayonnera pendant plus de sept siècles, mais son sort sera scellé au 16^e siècle. En 1578, Louis de Foix, sur ordre royal, détourne l'Adour dont l'embouchure se trouvait au Boucau pour la ramener à Bayonne. Cette décision pourrait avoir eu pour objectif de ruiner une puissante famille gasconne huguenote qui tirait sa fortune des choses de la mer, les Albret. Ce détournement provoquera la ruine du Boucau, mais aussi celles de Capbreton et de Bayonne. Rapidement les trois ports s'ensablent et cessent de recevoir des navires capables d'affronter l'Atlantique. Saint Jean de Luz, au Pays basque, prendra un temps le relais, mais c'en est fini de la gloire maritime de la Gascogne. Peu à peu, la Gascogne tourne le dos à l'océan, oublie son histoire et perd son identité maritime.